

NEPTUNUS



revue maritime bimestrielle
tweemaandelijks maritiem tijdschrift

6

Nuttige adressen - Des adresses utiles

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)

Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28

Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)

Noordkasteel 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80

Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)

Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82

Ecole de Navigation (E.N.O.)

Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28

Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)

6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80

Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)

46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijkvisserijschool

Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01

Stedelijke Visserijschool „John Bauwens“

Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19

Vrije Visserijschool „Paster Pype“

Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95

Vrije Visserijschool

Kerkstraat 5, Heist

Vrije Visserijschool

Marktplein 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

* * *

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht, v.z.w.

Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51

Association d'Entraide Force Navale, a.s.b.l.

6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZEEMACHT ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FORCE NAVALE

Nationale Vereniging Association Nationale

CPF(R) Deseck
26, avenue Lambeau
Bruxelles 15

Afdeling Antwerpen

CPC(R) Planchar
Italiëlei 84
Antwerpen

Section Brabant Afdeling Brabant

CPF(R) Lenoir
57, rue Emile Semal
La Hulpe

Afdeling West-Vlaanderen

LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20
Oostende

Afdeling Oost-Vlaanderen

LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164
Mariakerke-Gent

VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

Section Bruxelloise Brusselse Vereniging

192, Bd Léopold II
Bruxelles 8

Section Liégoise

3, rue Hullos
Liège

Afdeling Gent

Kastanjestraat 131
Gent

Afdeling Antwerpen

Pastoor Bauwenslaan 29
Wilrijk

Afdeling Kempen

Cameynestraat 30
Geel

Afdeling Brugge

Scheepsdalelaan 32
Brugge

Section Carolorégienne

rue de Bouffiuulx
Châtelet

Afdeling Tongeren

Steenweg 96
Werm

Section Brabant Wallon

33, rue François
Court - St.-Etienne

Section Mons

31, rue André Masquelier
Mons

Afdeling Waasland

Parklaan 95
St.-Niklaas-Waas

Afdeling Tervuren

Lindboomstraat 2
Tervuren

BOELWERF

N.V.

TEMSE

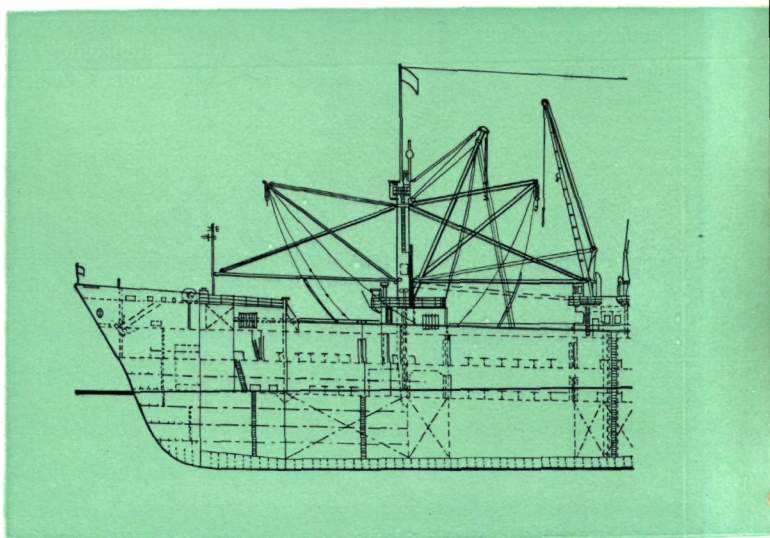
S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

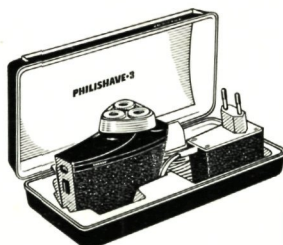
Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBÉ GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers



le Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

Alle benodigdheden voor de zeevisserij, zoals reddingsvlotten -
netten - touwwerk - mazout - lichte fuel e.d.
Plaatsen en herstellen van scheepsmotoren.
Plaatsen en herstellen van elektrische scheepsinstallaties.
Plaatsen en herstellen van koelinstallaties.

**Coöperatieve
S.C.A.P.**

Hendrik Baelskaai 27

OOSTENDE

Tel. (059) 729.51 - 709.31 - 709.32

Werkhuizen : 787.79 - 808.20

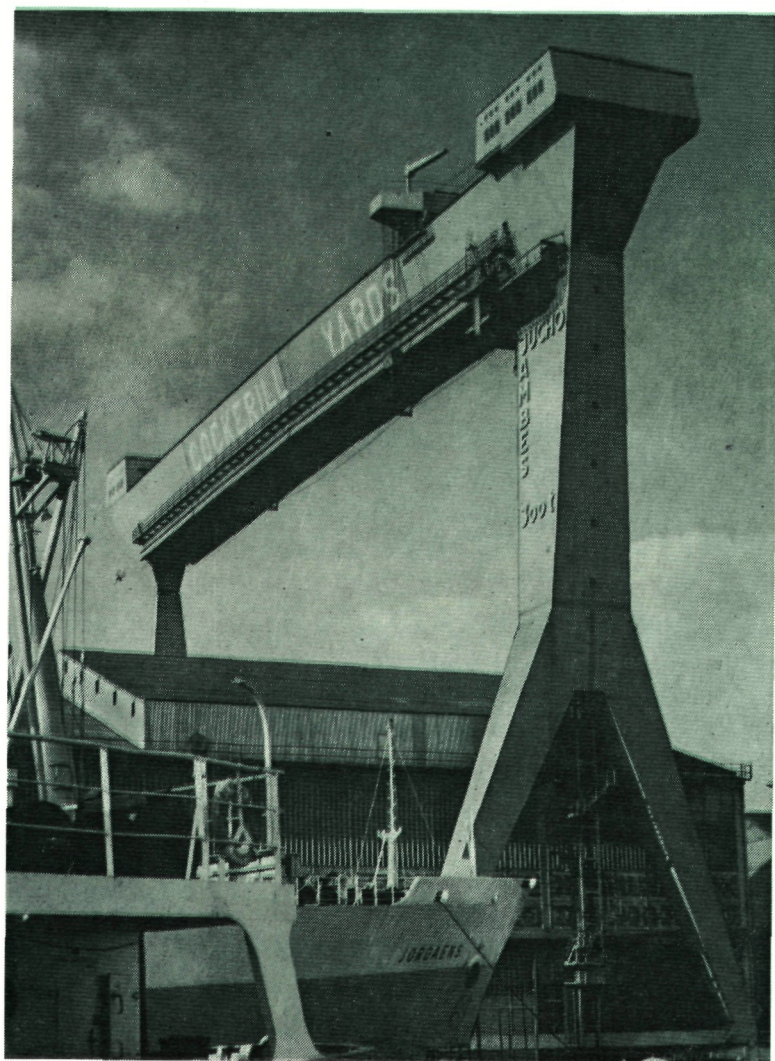
DANCING

FIFTY

**BOULEVARD VAN ISEGHEM 40 G.
OSTENDE**

tel. : 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN

bouwen ▲
ombouwen ▲
herstellen ▲
dokken van schepen ▲
alle industriële werken ▲



n.v. cockerill yards hoboken

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de belgique

pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene - Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de belgische onderofficieren

voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke verbindingen tussen **BELGIE** en **GROOT-BRITTANNIE**



OOSTENDE-DOVER

(Passagiers en carferrydiensten)

en

OOSTENDE-HARWICH

(carferrydiensten)

Tot 15 overvaarten per dag, in elke richting, gedurende de zomer

Gedetailleerde inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Harwich, Zeewezen gebouw, Natiënkaai, Oostende
- Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Belliardstraat 30, Brussel 4 (tel. 12.51.65)

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

*tapijttegels
dalles tapis*

R

s.p.r.l.

cainton

p.v.b.a.

Frankrijklei 6, Antwerpen 1
Tél. (03) 31.62.77 (2 l.)

Haast U, slechts nog enkele te bekomen !
Dépêchez vous, leur nombre diminue !



Magnifique chope en céramique
d'art de Bouffioulx aux armes de
la Force Navale. Uniquement en
vente à Neptunus. (Caserne Gé-
néral Mahieu Oostende) B.P.
17-OSTENDE. Prix : 100 F. par
colis postale + 25 F.

Prachtige bierpot in kunstkera-
mie van Bouffioulx, met het
wapen van de Zeemacht. Momen-
teel enkel te verkrijgen bij Nep-
tunus (Kazerne Mahieu Oostende
P.B. 17-OOSTENDE. Prijs : 100 F
per postcoltie + 25 F.

COMPAGNIE MARITIME BELGE

zoeken voor

ARMEMENT DEPPE

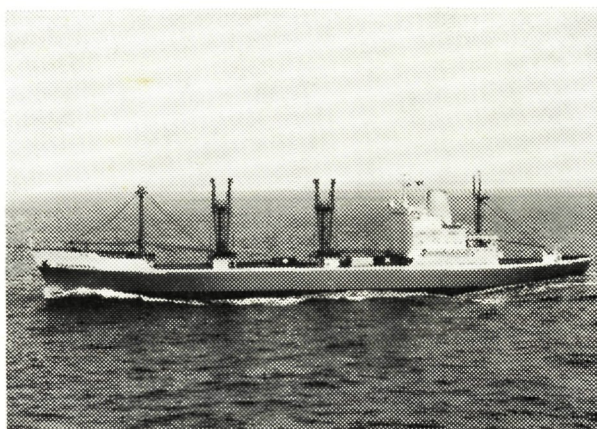
onmiddellijke indiensttreding

DEKOFFICIEREN

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en
Kapitein ter lange omvaart)

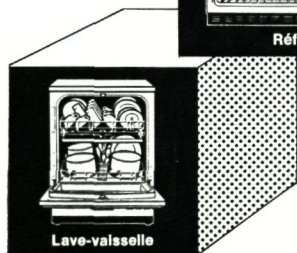
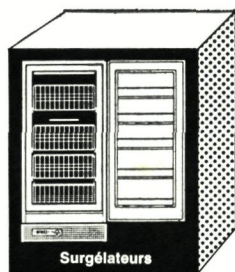
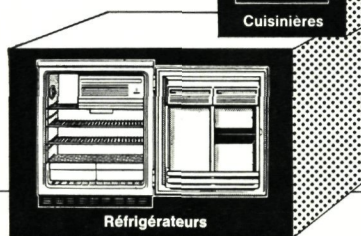
MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1st klas)



Persoonlijk aanbieden
met zeemansboekje
bij de Dienst Varend
Personeel,
Leopolddok, 214
ANTWERPEN
of telefoneren op
nr. (03) 41.14.80 app. 378

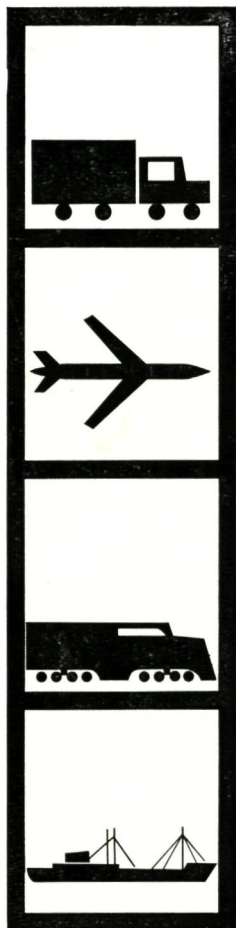
siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

**PLUS DE
2.000 NAVIRES
BATTENT
PAVILLON SHELL !**

Ce pavillon rouge à coquille or flotte sur plus de 2.000 navires qui assurent l'approvisionnement des quelque cent sociétés de distribution Shell disséminées aux quatre coins du globe. Grâce à elles, les produits Shell sont disponibles



BELGIAN SHELL COMPANY S.A. - BRUXELLES

dans plus de cent mille garages et stations, près de 1.500 aérodromes et plus de 300 ports! Cette organisation mondiale permet à Shell de vous garantir une sécurité d'approvisionnement et une rapidité de livraison sans égales.

714813

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

United Bonded Stores

S.A.
Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.



SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermetures de bain et de
douche

Verkoopburelen

Antwerpen	tel. 03/33 32 21
Aalst	tel. 053/270 72
Brugge	tel. 050/344 27
Brussel	tel. 02/26 61 11
Gent	tel. 09/23 47 71
Hasselt	tel. 011/220 76
Kortrijk	tel. 056/254 88
Mechelen	tel. 015/428 56
Turnhout	tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles	tél. 02/26 61 11
Charleroi	tél. 07/55 32 41
Liège	tél. 04/43 26 56
Mons	tél. 065/377 53
Namur	tél. 081/322 03
Verviers	tél. 087/306 29
Wavre	tél. 011/255 74

vous les connaissez sans doute les fameux produits de la brasserie PIEDBCEUF
zonder twijfel kent U ze reeds de befaamde produkten van de brouwerij PIEDBOEUF

jupiler 5

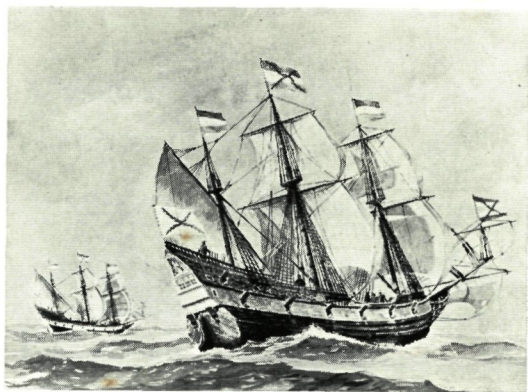
jupiler urtyp

parasol

service commercial et de distribution :
torhoutsteenweg 219, stene-oostende

handels- en besteldienst
tel. 767.47 - 769.56

la boutique - 't winkeltje



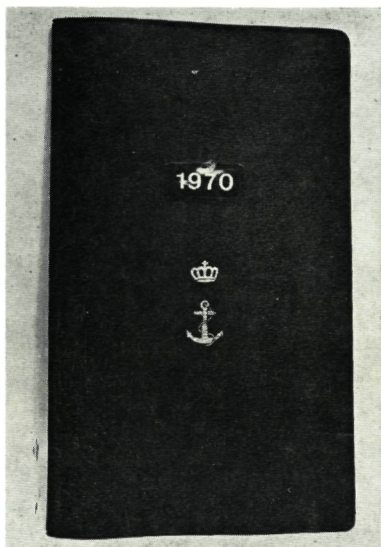
Wenskaarten 1970.

Het enorm sukses van de wenskaarten 1969 - twee herdrukken en op enkele na volledig uitverkocht - heeft de v.z.w. Neptunus er toe aangezet opnieuw beroep te doen op de kunstenaar C. Adam. Deze maal wordt het een reeks zeeschepen uit het verleden, uitgevoerd in vierkleurendruk, nl. een «Fluit» van de Koninklijke vloot van Philip II; een «Kogge» van het Vlaamse Eskader van Philip van Bourgondië; de «Neptunus» een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691 en tenslotte een der schepen van de wereldberoemde Oostendse Kompagnie. Deze reeks kaarten kunnen nu reeds besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 40,-F per reeks.

Cartes de vœux 1970

L'énorme succès des cartes de vœux - Deux réimpressions, vendues à quelques exemplaires près - a incité l'A.S.B.L. Neptunus à faire, à nouveau, appel à Monsieur Carlo Adam. Il s'agit, cette fois, d'une série de quatre magnifiques voiliers du passé, exécutée en quadrichromie; notamment d'une «Flute» de la flotte Royale de Philippe II; d'un «Kogge» de l'Escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne; du «Neptunus» une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée «Compagnie d'Ostende». Cette série de cartes peut, dès à présent, être commandée chez Neptunus, au prix de 40 francs.

la boutique - 't winkeltje



Zeemansagenda

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is van af heden te verkrijgen bij Neptunus.

Naast een uiterst efficient kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen (knopen, seinen, specialiteits-kentekens, om er maar enkele van de vele te noemen) m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,-F op onze bankrekening.

Agenda du Marin.

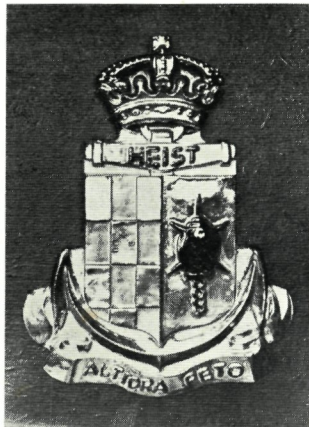
Cet agenda, spécialement crée pour quiconque s'intéresse à la mer, peut être obtenu dès à présent chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient encore quelques planches très intéressantes (noeuds, signaux, insignes de spécialités, etc. etc...) C'est à dire l'Agenda du Marin pour le Marin! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F à notre compte en banque.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 140 F plus verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Commissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 140 F pièce + frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.





sommaire inhoud

tweemaandelijks maritiem
tijdschrift
revue maritime bimestrielle
v.z.w. neptunus p.b. 17
oostende
a.s.b.l. neptunus b.p. 17
oostende

editeur responsable :
verantwoordelijke uitgever :
l. c. liénart
av. h. serruyslaan 14 oostende

redaction - redactie
hoofredakteur :
redacteur en chef :
e. a. van haverbeke

medewerkers - collaborateurs :
v. cardijn - j. de ridder
j. dreesen - g. gouwy
h. rogie - v. segaert
w. versele - w. debrock
p. scarcériaux - j. verleyen
a. parisis - r. prigneaux
c. adam - c. jacobs
l. lurquin

foto's - photos :
j. debaere - r. demersman
dessins - tekeningen :
a. prévot
lay-out
e. van haverbeke

administratie - administration :
briefwisseling - adresverande-
ringen - publiciteit - 't winkeltje
correspondance - changements
d'adresse - publicité - la bou-
tique
neptunus b.p. 17 oostende -
tel. 059/814.02 - ext. 389

ventes-abonnements abonnementendienst

c.c.p. 1755 société générale de
banque oostende - c.p.t. :
40 07 79 neptunus.
p.r.k. 1755 - generale bank-
maatschappij - oostende - rek.
40 07 79 neptunus.
150 gewoon - normal
200 soutien - steun
300 ere - d'honneur

't winkeltje - la boutique neptunus
vœux de nouvel an du chef
d'état major de la force navale

commodore l. lurquin
nieuwjaarswensen van de stafchef zeemacht
commodore l. lurquin

a vous, amis lecteurs - aan u, vriend lezer
j.c. liénart

meet the press commodore l. lurquin

weserübung c. jacobs

maritiem panorama - la vie maritieme h. rogie

synthèse de la participation de la flotte
marchande belge aux événements
de 1939-1945 p. scarcériaux

alle hensjes... watersport bij de
koninklijke marine j. dreesen

les plaisanciers a. parisis

activité navale belge 1914-1918 j. verleyen

marine héraldique - marine heraldiek e.v.h.

les amiraux, capitaines et corsaires de
belgique j.c.l.

neptunus modelbouwclub e. adam

neptunus modèle club w. debrock

in de tijd van het voetspoelen j. de ridder

bundesmarine j. dreesen

woorden uit de zeemanskist - boegspriet j. dreesen

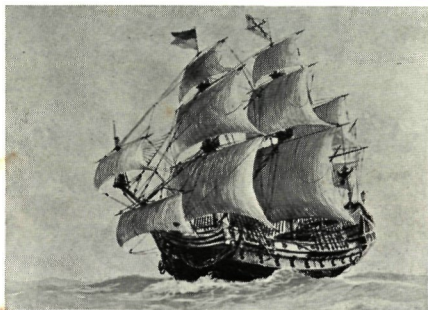
la réserve - de reserve redaction

de zeemacht - la force navale redactie

liège dans l'eau... sous le soleil r. prigneaux

laatste minuut... dernière minute redaction

redactie.



onze kaft
notre couverture
schip oostendse
compagnie naar
een gouache van
c. adam.

bâtiment de la
compagnie d'os-
tende d'après
une gouache de
c. adam.

commodore I. Iurquin



KRIJGSMACHT



GENERALE STAF

De Stafchef van de Zeemacht

Prins Boudewijnkazerne
Dalliyplein - BRUSSEL 3

Telefoon : (02)34.93.00 Toestel 720
(02)34.94.00

Brussel, de 15 december 1969.

Beste lezers van Neptunus,

Met veel genoegen maak ik eens te meer gebruik van de kolommen die Neptunus tot mijn beschikking stelt om tot U enkele woorden te richten.

1969 loopt ten einde, weldra staan we op de drempel van 1970. Op de vooravond van de eindejaarsfeesten, die U waarschijnlijk met vreugde tegemoet ziet, hecht ik eraan U mijn beste wensen van gezondheid en geluk aan te bieden.

Vervolgens zou ik met U een blik terug willen werpen op het voorbije jaar, waarvan de gebeurtenissen die onze Zeemacht aanbelangden nog vers in ons geheugen zitten, en waarvan we pas nu de werkelijke zin beginnen in te zien.

1969 bracht ons vreugde, maar ook verdriet. In de lente van dit jaar verloor onze gemeenschap Commodore TIMMERMANS, in wie velen onder ons hun eerste overste gekend hebben. Kort daarop werd de Zeemacht pijnlijk getroffen door het verlies van zeven van zijn beste elementen van de groep duikers-ontmijners. Versteld van het gebeuren konden wij slechts vaststellen dat hun offer in verhouding stond met hun ideaal.

Doch behalve deze zware verliespost voor de Zeemacht, heeft onze Marine in 1969 weer nieuwe mijlpalen geplaatst op de weg naar haar ontwikkeling. Hierdoor beklemtoont ze nog eens haar wil om doelmatig en met betere middelen haar taak voort te zetten.


Ik denk hier in het bijzonder aan de oprichting van een interministeriële commissie belast met het ontwerp van vervanging van onze oude eskorteschepen, die nu definitief van de lijst geschrapt mogen worden. Dit ontwerp, dat mij nauw aan het hart zit, geloof me, moet de Zeemacht toelaten in een nabije toekomst al de opdrachten uit te voeren die haar door het land toevertrouwd zijn. Deze moderne oorlogsschepen zullen ons personeel in staat stellen zijn valdenis op het gebied van zeemanschap en techniek ten volle te benutten.

Het in de vaart brengen van zulke schepen zal een uitdaging zijn voor onze vaardigheid. Doch ik twijfel er geen enkel ogenblik aan dat we er samen in zullen slagen.

Dat 1970 onze toekomst noge verduidelijken en U voorbereiden op de spannende opdrachten die U te wachten staan.

L. LURQUIN
Commodore

Stafchef van de Zeemacht



FORCES ARMÉES



Bruxelles, le 15 décembre 1969.

ETAT-MAJOR GENERAL

Le Chef d'Etat-Major
de la Force Navale

Caserna Prince Baudouin
Place Daillly - BRUXELLES 3
Téléphones : (02)34.93.00 Ext. 720
(02)34.94.00

Chers lecteurs de Neptunus,

C'est avec grand plaisir que je fais une fois de plus usage des colonnes, que Neptunus met à ma disposition, pour m'adresser à vous.

1969 touche à sa fin, bientôt nous serons au seuil de 1970.

A la veille des fêtes de Noël et de Nouvel An, que vous vous apprêtez sans doute à passer au milieu des vôtres, je tiens tout d'abord à vous adresser mes meilleurs vœux de santé et de bonheur.

Je voudrais ensuite jeter un regard rapide sur cette année écoulée, dont les événements qui ont affecté particulièrement la Force Navale, sont encore frais dans nos esprits, et dont nous commençons maintenant à mieux apercevoir le sens.

1969 nous a procuré nos joies, mais aussi nos veines. Au printemps de cette année, nous perdions le Commodore TIMMERMAN, en qui nombre d'entre nous avaient connu leur premier chef. Peu de temps après, un accident effroyable devait causer la perte de sept éléments d'élite de notre groupe de plongeurs-démineurs. Consternés par ce deuil, nous ne pouvions que constater que leur sacrifice était à la mesure de leur idéal.

Mais, outre ce lourd bilan de pertes pour la Force Navale, notre Marine a continué à marquer les étapes de son développement, affirmant ainsi sa volonté de prospérer et de s'améliorer.

Je pense principalement ici à la mise en place d'une commission interministérielle chargée d'élaborer un projet de remplacement de nos escorteurs, définitivement atteints par la limite d'âge. Ce projet, qui me tient à cœur, croyez-le, doit permettre à la Force Navale d'assurer dans un proche avenir toutes les missions que le pays lui confie. Ces navires de guerre modernes mettront notre personnel en mesure d'exercer tous ses talents de marin et de spécialiste.

Leur mise en œuvre sera un défi à notre savoir-faire. Je ne doute pas un instant qu'ensemble nous réussirons.

Puisse 1970 préciser notre avenir et nous préparer à la tâche palpitante qui nous attend.

J. CURQUIN
Commodore

Chef d'Etat-Major de la Force Navale

Aan U, vriend lezer...



...naar U, gaan al onze oprechte wensen voor een gelukkig nieuwjaar, een jaar van gezondheid en voorspoed! Heel de ploeg van NEPTUNUS wenst U dit en hoopt dat U een vrolijk en verrijkend Kerstfeest zal doorbrengen.

Onze gedachten gaan ook naar deze vrienden die op zee zijn, tijdens de feestdagen waar wij genieten van ontspanning, vrolijkheid, ingetogenheid in een gezellige familiekring... zullen zij ver van huis, in eenzaamheid en zeker met weemoed deze dagen doorbrengen. Deze zeelui en hun families, groeten wij dankbaar en vol bewondering, en voornamelijk naar hen gaan onze oprechte wensen.

Het nummer zes en laatste nummer van dit Appolo-jaar, is, alhoewel een Kerstnummer, niet gewijd aan deze gelegenheid. Misschien kunnen wij wel een verbinding ontdekken tussen bepaalde artikels en deze gebeurtenis. In ieder geval hebben wij voor deze gelegenheid een zeer verzorgd nummer gebracht en speciaal voor dit eindejaarsnummer gebruik gemaakt van de kleurenteknik die een streling voor het oog betekend. Graag zouden we ieder nummer op deze manier verluchten, dit zal enkel maar mogelijk zijn door een groter aantal abonnementen. In ieder geval zullen wij voor het nieuwe jaar een flinke publiciteitscampagne op touw zetten en met uw hulp, zijn wij er van overtuigd de nodige resultaten te bereiken. Wij publiceren in dit nummer een zeer interessant artikel van de heer Scarcériaux, over de verliezen van onze handelsvloot tijdens de laatste oorlog. Dit artikel goed uitgewerkt, met de nodige statistieken en zeer juist cijfermateriaal, zal beslist een belangrijke bijdrage zijn voor de geschiedenis van de laatste wereldoorlog.

Verder zal U een en ander vinden over de vooruitzichten van onze Zeemacht voor het komend jaar - en jaren - in de persconferentie van de Stafchef van de Zeemacht, persconferentie welke doorging aan boord van de GODETIA en waar de persmedia zeer veel aandacht aan schonken.

Wij begroeten en bedanken hier, dhr. Walter Debrocq, Administrateur-Generaal bij het Ministerie van de Nederlandse Cultuur en reserveofficier van de Zeemacht. Hij was een van de eerste medewerkers van Neptunus, van wie we zeer regelmatig artikels ontvingen over de geschiedenis van onze marine onder Keizer Karel en Philip II. Ook deze maal gaat het over een - eerder wreede - episode uit het leven van de kapers.

In maritieme kronieken spreekt de heer H. Rogie o.m. over de scheepsbouw in ons land, terwijl J. De Ridder ons een en ander vertelt over de Bundesmarine. De invasie van Noorwegen tijdens de laatste oorlog, wordt op een zeer oordeelkundige manier uit de doeken gedaan door Luitenant ter Zee 1e Klas Jacobs. Fregattekapitein (reserve) Parisis heeft speciaal gedacht aan deze zeelui die de zeilsport en yachting als vrijetijdsbesteding beoefenen; over de reglementen dienaangaande zullen ze zeker wat bijleren. Onze getrouwe medewerker J. Dreesen, schenkt ons, naast zijn traditioneel woord uit de Zeemanskist, een artikel over de zeilsport bij onze Noorderburen.

Een prachtige kleurenplaat met de wapenschilden van de Zeemacht, zal U toelaten de verzameling - verschenen in nummer 5/68 - aan te vullen.

In de hoop dat wij er in het voorbij jaar in geslaagd zijn, U de artikels en nieuwsjes te geven die U verlangde, rekenen wij er op U opnieuw bij onze getrouwe lezers te zien voor het volgende jaar.

A vous, amis lecteurs...

...à vous, vont tous nos vœux les plus sincères de bonne et heureuse année, de santé, de prospérité et de bonheur ! C'est tout l'équipage de NEPTUNUS en chœur qui vous les offre et qui vous souhaite de passer de joyeuses et enrichissantes fêtes de Noël.

Nos pensées vont aussi à ceux qui sont en mer, pendant ces jours où pour les terriens tout n'est que fêtes et liesse ou quiétude et recueillement, ou encore vacances et détente !... tandis qu'eux vont, labourant inlassablement les flots, au rythme sourd de leurs machines, songeant qu'il n'est pour eux, dans la rigide succession des quarts, ni dimanche, ni congé, ni jour, ni nuit. Nous avons pour leurs familles et ceux qui leur sont chers, une pensée fraternelle et admirative.

Notre numéro six ne sera pas consacré à Noël, comme vous auriez pu le croire, quoique nous ayons été tentés d'établir quelques rapprochements entre les fêtes de la Nativité et la mer, les marins et leurs navires et de faire revivre quelques vieilles légendes sur ce thème. Nous vous présentons toutefois à cette occasion quelques pages en couleur, afin de bien clôturer l'année et vous inciter à nous aider à réaliser une présentation en couleur à chacun de nos numéros. Pour cela il faudra que nous tentions ensemble de faire monter le nombre de nos abonnés : Une grande opération sera montée dans ce sens et nous vous en parlerons plus longuement bientôt. Vous lirez d'autre part avec intérêt un excellent article, très fouillé, de notre ami, Monsieur Scarcériaux, sur les pertes de la Marine Marchande belge au cours du dernier conflit mondial. Nul doute que cet article apportera une contribution inégalable à l'histoire maritime belge et offrira des chiffres parfaitement exacts à ceux qui s'occupent de statistiques.

Par ailleurs vous découvrirez les plans de la Force Navale, tels qu'elle les envisage jusqu'en 1975, en lisant le texte de la conférence de presse que tint le Chef d'Etat-Major ce mois-ci à bord du GODETIA, conférence à laquelle les journaux accordèrent un large écho.

Nous saluons et remercions ici, Mr. Walter Debrocq qui est Administrateur Général au Ministère de la Culture Néerlandaise et officier de réserve à la Force Navale. Il fut un des tous premiers collaborateurs de Neptunus, à qui il remit régulièrement des articles sur l'Histoire de notre Marine sous les règnes de Charlemagne et de Philippe II. Cette fois encore il a l'amabilité de nous présenter un article au sujet de l'ordre cruel, que recevaient les capitaines néerlandais, de jeter, par dessus bord, les marins de la Marine Royale catholique qu'ils parvenaient à faire prisonniers.

Dans nos chroniques de la vie maritime et des marines étrangères, R. ROGIE nous parle de la construction navale belge en 1969 et J. DE RIDDER nous donne des nouvelles de la Bundes Marine.

L'invasion de la Norvège par les forces du Ille Reich, n'aura plus de secrets pour vous, grâce à l'étude précise et analytique due à la plume du Lieutenant de Vaisseau de 1ère classe JACOBS. La Plaisance n'est pas oubliée : le Capitaine de Frégate de réserve PARISIS vous en expose les réglementations en vigueur en Belgique, tandis que J.B. DREESSEN vous parle de ce beau sport tel qu'il se pratique à la Marine Royale des Pays-Bas.

Une planche en couleur vous permettra de compléter votre collection d'écussons des navires de la Force Navale, collection que vous aurez pu commencer en 1968 à la parution de son 5e numéro.

En espérant vous avoir plu tout au long de cette année et vous avoir donné les nouvelles que vous attendiez, nous vous souhaitons de nous rester fidèles lecteurs et vous disons à l'année prochaine !



meet the press...

Inleidende toespraak gehouden door Commodore Lurquin, Stafchef van de Zeemacht tijdens de persconferentie aan boord van de GODETIA te Antwerpen op 27 oktober 1969.

Nous donnons ici par de larges extraits les passages les plus marquants de l'allocution prononcée par le Commodore LURQUIN, Chef d'Etat-Major de la Force Navale, lors de la Conférence de presse à bord du GODETIA à Anvers le 27 octobre 1969, dont le lecteur pourra trouver, par ailleurs, le texte intégral dans sa version néerlandaise :

Mijne Heren,

Ik heet U allen hartelijk welkom aan boord van de GODETIA.

Uw aanwezigheid betuigt van de belangstelling die U betoont voor onze Zeemacht. Dit is voor ons een eer waarvoor ik U oprecht bedank.

Vandaag meer dan ooit hebben we die belangstelling nodig want de publieke opinie, waar U ten slotte de uitdrukking van bent, is mijns inziens niet voldoende bewust van de evolutie die deze laatste twintig jaar plaats heeft gevonden op zee, meer bepaald op defensiegebied. Zij is er althans minder van bewust als van de evolutie te land. Waarom deze persconferentie ?

Vele verzoeken om een persconferentie te houden heb ik in het verleden reeds afgewezen. Ook de heer Carlo SEGERS heb ik in dit opzicht al eerder moeten teleurstellen.

Doch het samenvallen van de persmeeting van de European Shipping Press Association met het aanleggen van de GODETIA te Antwerpen, leek mij een geschikte aanleiding om het verband te leggen tussen beide gebeurtenissen. Daarvoor zijn jullie onze gasten vandaag hier aan boord.

Daarbij komt nog dat de Zeemacht aan een belangrijke materiële vernieuwing toe is. Daarom acht ik het nuttig om journalisten, voor wie niets dat de zee aanbelangt vreemd is, te onderhouden over de krachtlijnen volgens dewelke onze vloot evolueert.

Tevens zou ik graag van de gelegenheid gebruik maken om de nadruk te leggen op de noodzakelijkheid van een Zeemacht in België.

Tenslotte zal ik voor U een schets maken van de nabije toekomstplannen die wij verwezenlijkt zouden willen zien teneinde onze opdrachten met doeltreffendheid te kunnen blijven vervullen.

„La Force Navale arrive dans une période où elle se voit obligée de procéder à un remplacement important de matériel. J'ai donc estimé utile de vous entretenir sur les lignes de force qui orientent l'évolution de notre flotte et d'esquisser les plans à court terme que nous désirons voir se réaliser afin de nous mettre en mesure de remplir notre mission avec efficacité.

Un pays tel que le nôtre ne peut se passer d'une marine.

Depuis toujours la mer a influencé les relations entre nations. La mer est la voie la plus économique par laquelle s'achemine la plus grande part du trafic commercial. En l'espace d'un siècle la flotte commerciale mondiale a atteint vingt fois son ordre de grandeur de jadis.

Tout comme pour les autres nations occidentales, la prospérité de la Belgique dépend du libre emploi des voies de communication maritimes. Notre pays y participe avec une marine marchande d'un million de tonnes, 80 % de notre commerce extérieur transite par nos ports, il se trouve à Anvers chaque jour 200 navires qui chargent, déchargent ou sont en réparation.

De par son rôle dans l'activité économique d'un pays, la mer est très attrayante comme terrain d'opération en temps de guerre. Au cours de bien des guerres, le succès des opérations à terre a dépendu du libre emploi des voies de communication maritimes. La deuxième guerre mondiale constitue un exemple probant en la matière.

En temps de paix sa présence sur mer procure à un pays d'autres avantages, à savoir l'établissement de contacts fructueux dans les domaines commerciaux, industriels et culturels. Lors de ces contacts nos navires remplissent la plupart du temps le rôle d'ambassadeurs de notre propre pays.

Dat een land zoals het onze het niet kan stellen zonder marine ligt aan de volgende twee feiten: ten eerste de plaats die de zee inneemt in onze economische activiteiten, ten tweede, en dit is van militaire aard, de belangrijke verandering die sinds een tiental jaren plaats heeft gevonden in het maritiem beleid van de Sovjet Unie; verandering die een nieuwe bedreiging heeft doen ontstaan voor onze Westerse gemeenschap.

Laat ons het eerste feit wat naderbij bekijken: Van oudsher heeft de zee invloed uitgeoefend op de internationale betrekkingen. De zee is immers een uiterst goedkope verkeersweg waarlangs op dit ogenblik het overgrote deel van alle handelsvervoer plaats heeft. En het ziet er naar uit dat deze eigenschap voorlopig behouden zal blijven, daar wij bestendig een toename van de vervoersbehoeften waarnemen; sinds 1850 is de wereldkoopvaardijvloot immers 20 maal groter geworden.

Zoals voor het hele Westen is België's welvaart afhankelijk van het vrije gebruik van deze verkeersweg. Ons land neemt aan dit handelsverkeer deel met een koopvaardijvloot van 1 miljoen ton, 80 % van onze buitenlandse handel gaat door onze havens, te Antwerpen liggen dagelijks 200 schepen binnen die gelost, geladen of hersteld worden.

Ook als bron van voedsel en grondstoffen treedt het belang van de zee meer en meer aan het licht.

De winning van aardolie, van aardgas en van ertsen uit de zeebodem zal door de voorspelde toename der behoeften wel eens van vitaal belang kunnen worden voor onze Westerse economie. Indien de politieke moeilijkheden zich bovendien blijven toespitsen in de landen waar Europa zijn aardolie uit invoert zullen wij wel eens vroeger dan verwacht moeten uitkijken naar nieuwe bevoorradingsbronnen.

Door haar rol in de economische bedrijvigheid van een land is de zee uiterst aantrekkelijk als operatieterrein in oorlogstijd. In vele oorlogen is het succes van de operatie te land afhankelijk geweest van het openblijven der aanvoerlijnen over zee.

De tweede wereldoorlog kunnen we hiervoor als voorbeeld stellen. De overwinning der geallieerden in Europa is zonder twijfel te danken aan het feit dat de bevoorrading der legers van uit Amerika ononderbroken plaats heeft kunnen vinden. De slag om de Atlantische Oceaan mag dan ook als beslissend bestempeld worden in de strijd tegen Duitsland.

Aanwezigheid op zee in vredetijd kan voor een land ook nog andere voordelen opleveren, namelijk door hetgeen wij vlagvertoon noemen nieuwe gunstige contacten leggen met invloeden op de handel, de industrie en de kultuur van ons land. Daarbij worden onze schepen vaak in de plaats gesteld van ons land door diegenen die het niet kennen.

Si un pays désire exploiter toutes les possibilités offertes par la mer, son gouvernement doit faire preuve de sens maritime, c'est-à-dire qu'il doit prêter l'attention voulue aux problèmes de sa marine marchande et de ses ports, mais il doit en outre assurer l'entretien des navires de guerre pour éviter que sa flotte de commerce ne soit rayée de la mer.

Les militaires attachent principalement de l'importance aux forces potentielles qui peuvent être mises en œuvre par l'adversaire éventuel, ils en déduisent la menace qui risque de mettre la liberté du pays en danger. Ils ne portent pas attention aux soi-disant bonnes intentions des chefs politiques qui détiennent ces forces, car rien ne se modifie plus aisément qu'une intention.

L'attitude de l'autruche a toujours été de mauvaise politique, aussi devons-nous affirmer que la menace principale qui pèse actuellement sur l'Europe Occidentale est représentée par l'énorme puissance Soviétique maintenue aux abords de nos frontières.

STRATEGIE SOVIETIQUE...

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, deux évolutions ont marqué la stratégie au-delà du rideau de fer : d'une part la croissance de la flotte soviétique jusqu'à des dimensions mondiales, d'autre part la mise en place de la „balance de la terreur”.

L'une et l'autre évolution doivent nous porter à attribuer plus d'attention encore à la mer, en tant que terrain d'opérations en cas de conflit.

Depuis 1956, les conceptions soviétiques concernant l'emploi de leur marine se sont modifiées de fond en comble. Traditionnellement mise en œuvre pour la défense de leurs côtes en tant qu'auxiliaire de l'armée rouge, la flotte soviétique est actuellement présente sur toutes les mers du globe. Elle est passée au deuxième rang des flottes militaires du monde : 95 % de ses navires ont moins de vingt ans d'âge. L'accent y est porté principalement sur l'arme sous-marine et sur la puissance de feu des unités de surface grâce aux missiles dont elles sont équipées.

Wil een land dus de aangehaalde mogelijkheden van de zee ten volle benutten dan moet het blijk geven van een maritiem inzicht, dat wil zeggen dat het de nodige aandacht moet schenken aan zijn koopvaardij en aan zijn havens en er de bloei van verzekeren. Tevens moet het zeestrijdkrachten onderhouden om te beletten dat zijn handelsvloot van de zee verdreven zou worden. Hierin ligt de tweede reden waarom België het niet kan stellen zonder marine.

Militairen schenken vooral aandacht aan de potentiële krachten die door een eventuele tegenstander ingezet kunnen worden en leiden hieruit de dreiging af die onze vrijheid in het gedrang kan brengen. We letten hierbij niet op zogenaamde goede bedoelingen van politieke leiders want bedoelingen kunnen soms snel veranderen. Ons interesseren alleen de middelen die deze leiders ter beschikking stellen.

We hoeven niet aan struisvogelpolitiek te doen en mogen duidelijk stellen dat de voornaamste dreiging voor de veiligheid van West-Europa op dit ogenblik vertegenwoordigd wordt door het enorme Sovjet machtpotentieel dat vlak bij onze grenzen in stand wordt gehouden.

De ontwikkelingen in de Sovjetstrategie wil ik nu even aanhalen teneinde wat klaarder licht te werpen op dit punt van mijn betoog.

Sinds de laatste wereldoorlog hebben daar twee veranderingen plaats gegrepen. Deze veranderingen staan niet los van elkaar ; enerzijds zien we een wereldwijde ont-plooiing van de Sovjetvloot, anderzijds de totstandkoming van de zogenaamde „BALANCE OF TERROR”.

Beide ontwikkelingen dwingen ons om nog meer aandacht te besteden aan de zee als mogelijk slagveld tijdens een eventueel konflikt.

Sinds Admiraal GORSHKOV in 1956 de leiding overnam van de vloot is er een drastische omschakeling gebeurd in de traditionele Sovjet opvattingen omtrent het gebruik van hun marine. Traditioneel ingezet voor de kustverdediging zien we sinds een tiental jaren Sovjet zeestrijdkrachten aanwezig op alle wereldzeeën. Bovendien werd er in de Sovjet Unie een geweldig aanbouwprogramma ingezet waarbij de nadruk wordt gelegd op de mogelijkheden van de onderzeeboot en de slagkracht der oppervlakte-eenheden dank zij het gebruik van geleide wapens. Dit brengt de Sovjet vloot op de tweede plaats in de wereldranglijst, met 95 % der schepen jonger dan 20 jaar.

Deze ontwikkeling verklaren we als volgt :

ten eerste, omdat de Sovjet Unie eindelijk ingezien welk voordeel aanwezigheid op zee kan bieden vooral op strategisch gebied, ten tweede omdat de oprichting van de NAVO in 1949 geleid heeft naar de tot stand koming van een wel afgebakende bestandslijn te land, te weten het ijzeren gordijn. Deze scheidingslijn der invloedssferen

in Europa heeft een zodanig statisch karakter gekregen dat het de Sovjet Unie heeft verplicht uit te kijken naar andere vormen van machtsontplooiing dan deze te land.

Parallel aan deze ontwikkeling, doch niet los ervan, staat deze van het atoomwapen.

Stapsgewijs is de vernietigingskracht en de draagwijdte van de tuigen toegenomen tot enorme getallen. Alleen de Sovjet Unie en de Verenigde Staten konden zich veroorloven om aan deze reuze bewapeningswedloop mee te doen. Doch sinds enkele tijd merken we het volgende: elk van de twee wereldmachten bezit zoveel mogelijkheden om toe te slaan, dat men gekomen is tot een evenwicht in de nucleaire afschrikking. Dit evenwicht gekend onder de naam „balance of terror” is volgens sommige strategische opvattingen een waarborg van vrede. De kennis dat het geven van een slag zelfmoord kan betekenen voor de aanvaller zou deze laatste van iedere vorm van agressie doen afzien.

ET GUERRE ATOMIQUE...

Parallèlement à cette évolution, il y a celle que connaît l'armement atomique.

La puissance de destruction et la portée des engins atomiques se sont accrues graduellement pour atteindre des chiffres impressionnants. L'union Soviétique et les Etats-Unis possèdent une force de frappe telle, qu'ils en sont arrivés à respecter un certain équilibre dans la menace nucléaire. Pour certains stratèges cet équilibre, connu sous le nom de „balance de la terreur” peut constituer une garantie de paix: La prise de conscience du fait que le déclenchement d'une attaque nucléaire équivaldrait à un suicide, amènerait les détenteurs de pareils moyens à renoncer à toute forme d'agression.

Cette conception n'a toutefois pas empêché que des guerres conventionnelles - c'est-à-dire non-nucléaires - se soient déclenchées ici et là dans le monde, qu'on les appelle révolutions ou guerres de libération. La crainte d'aboutir, au cours d'une de ces guerres, à un affrontement atomique général a contraint les pays de l'OTAN à se rallier au concept stratégique américain de „la riposte graduée”. Par là on entend l'emploi de moyens tels (de préférence classiques ou non-nucléaires) qu'en cas de conflit l'on ne soit pas forcé d'avoir recours trop rapidement aux moyens de destruction massive.

Nous pouvons donc supposer qu'à terre, les protagonistes useront de tous les moyens en leur possession pour contenir l'escalade dans des voies prudentes.

Doch dit heeft niet belet dat hier en daar in de wereld oorlogen, ook al werden ze revoluties of vrijheidstrijden genoemd, uitgebroken zijn die volledig op conventionele wijze dit is met niet-nucleaire wapens, uitgevochten werden of worden. Het vaststellen van dit feit is een van de oorzaken geweest dat de NAVO-landen aansloten bij het Amerikaanse strategisch concept van „flexible response”, dit betekent het aanwenden van middelen - liefst conventionele - in een eventueel conflict, die niet dadelijk tot algehele vernietiging leiden.

Op dit ogenblik kunnen we dus aannemen dat te land de tegenstanders hun uiterste best zullen doen om de escalatie in de hand te houden.

Anders is het gesteld op zee waar geen grondgebied geschonden wordt, waar geen bevolking aanwezig is en waar de persmedia ontbreken. De zee is dus de plaats bij uitstek geworden waar iedere vorm van konflikt - conventioneel of nucleair - van de kleinste vitterij tot het zeegevecht - zou kunnen doorgaan zonder dat de publieke opinie van de benadeelde landen er te hevig op zouden reageren, daar de burgers hierbij niet persoonlijk betrokken zouden zijn.

Machtsvertoon op zee, zonder gevaar voor escalatie te land, is dus nu tot de meest aantrekkelijke mogelijkheden gaan horen voor een eventuele tegenstander van het Westen.

Wanneer we bovendien vaststellen hoezeer de NAVO-landen afhankelijk zijn van hun zeeverbindingen in tegenstelling met de Sovjet Unie met een continentaal gerichte ekonomie, dan moeten we hieruit afleiden dat een konflikt-situatie op zee eerder dan te land ernstiger gevolgen zal hebben voor het Westen dan voor de Sovjet Unie.

SUR MER

En mer, les circonstances sont cependant différentes; il n'y existe pas de souveraineté territoriale, aucune population n'y habite et les moyens d'information du public y font défaut. La mer reste donc par excellence l'endroit où toute forme de conflit - de la simple chicane au combat naval, de la guerre conventionnelle à l'affrontement nucléaire - pourrait avoir lieu sans que l'opinion publique des parties intéressées n'en soit trop affectée, puisque les civils ne seraient pas directement concernés.

L'étalage de puissance en mer, sans danger d'escalade à terre, est donc devenu un des moyens les plus attrayants pour un adversaire éventuel de l'Occident.

Si l'on se rend compte, en outre, combien les pays de l'OTAN dépendent de leurs voies de communication maritimes par rapport à l'Union Soviétique qui bénéficie d'une structure économique autarcique l'on doit en conclure qu'une situation de conflit en mer plutôt qu'à terre pourrait entraîner pour l'Ouest des conséquences bien plus graves que pour l'Est.

LE RÔLE DE LA FORCE NAVALE

La contribution de la Belgique dans le domaine naval cadre parfaitement avec l'effort allié pour la défense. La mission principale de notre force navale en temps de guerre peut donc s'exprimer en ces termes :

défendre notre marine marchande et assurer la sécurité des voies d'accès vers nos ports.

C'est donc un rôle essentiellement défensif qui est dévolu à notre marine. En mer, le navire de commerce doit être défendu contre les attaques aériennes et sous-marines et contre les mines.

Pour conjurer le danger sous-marin, une seule méthode efficace nous est offerte, à savoir le rassemblement des navires de commerce en convois escortés.

A part les Etats-Unis aucun pays ne serait capable à lui seul d'assurer la mission d'escorte de sa flotte marchande.

Par contre, dans le contexte de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, il est possible de mettre les escorteurs en pool et d'organiser d'une manière rentable des convois escortés. Le Comman-

Wat stelt het Westen tegenover deze dreiging en hoe uit zich in het bijzonder de bijdrage van ons land in de gezamenlijke verdediging op maritiem gebied ?

Wanneer we de oorlogsschepen aan beide zijden optellen, dan stellen we een licht voordeel vast aan onze kant.

Doch bijzondere aandacht dient besteed aan de vervanging der oudere schepen en aan de verdediging van onze zeestrijdkrachten tegen de zeer doelmatige Russische geleide wapens. Het tot zinken brengen van de „EILATH " door een geleid wapen van Sovjet makelij was voor ons een waarschuwing van betekenis.

Andere punten die zorgwekkend zijn voor onze toekomst op maritiem gebied zijn enerzijds de bestendige groei van de Sovjet vloot, anderzijds de verscheidenheid en de uiteenlopende aard der belangen van de NAVO-partners. Hierdoor werden soms een groot aantal middelen onttrokken aan de gezamenlijke verdediging van het Westen, zoals op dit ogenblik de zevende Amerikaanse vloot in Vietnam.

Daarom is rationalisatie der middelen steeds geboden, niet om te besparen doch om zo efficiënt mogelijk te kunnen blijven opereren.

Ten tweede dienen de NAVO-zeestrijdkrachten meer geïntegreerd te worden ingezet teneinde met de gebundelde krachten, de zo noodzakelijke eenheid van doel te blijven verwezenlijken.

De bijdrage van België op maritiem gebied past volledig in het raam van de NAVO-inspanning. De hoofdpodracht van onze marine in oorlogstijd kunnen we dan ook stellen als volgt :

Het verdedigen van de koopvaardijvloot en het vrijwaren der toegangswegen tot onze havens.

Essentieel werd er dus een defensieve rol toegewezen aan onze marine.

Op zee moet het koopvaardijship verdedigd worden tegen lucht- en onderzeebootaanvallen en tegen mijnen.

Indien op gebied van individuele luchtverdediging het geleide tuig een antwoord geeft op de luchtdreiging voor wat betreft de doeltreffendheid, is dit economisch gezien nog niet zo. De affuiten voor geleide tuigen zijn inderdaad nog te duur om aan boord van al onze koopvaardijsschepen geplaatst te worden. Voorlopig slaat de Zeemacht affuiten van 40 mm. op die in geval van spanning aan boord zullen geplaatst worden, ze is ook verantwoordelijk voor de opleiding van het personeel geroepen om deze kanonnen in tijd van oorlog te bedienen.

dant Allié de l'Atlantique ne cesse d'insister sur la nécessité d'une force d'escorte et on ne le comprend que trop bien. Il a fallu mettre en ligne 7 unités alliées de lutte anti-sous-marine par sous-marin allemand, au cours du dernier conflit mondial, pour venir à bout de la bataille de l'Atlantique.

Considérant la puissance sous-marine soviétique actuelle et la capacité anti-sous-marine de l'OTAN, le rapport des forces est de un pour deux ; donc nettement insuffisant.

LES ESCORTEURS

La contribution de la Belgique à cette flotte d'escorte OTAN a traditionnellement été de six escorteurs, à employer dans la mer du Nord, la Manche et leurs accès. Ces navires de 1.000 tonnes de la classe algérienne ont été achetés à la Grande-Bretagne et au Canada entre 1949 et 1959. Etant donné que ces escorteurs ont été construits en 1942-43 et que leur état devenait par trop vétuste, nous avons été obligés de les déclasser. On doit donc en conclure que pour l'instant, la Belgique ne satisfait pas à ses engagements dans le domaine de la protection de son trafic maritime contre le danger sous-marin. Cela explique donc notre impatience à voir aboutir l'étude ordonnée dernièrement par le Comité Ministériel de Coordination Economique et Sociale et qui doit mener au renouvellement de 6.000 tonnes de bâtiments d'escorte vétustes par 6.000 tonnes de matériel moderne, et dont - soit dit en passant - l'industrie et l'économie belges tireraient une grande part de profit.

Enfin, pour faire coopérer marine marchande et marine de guerre en cas de conflit, il est nécessaire de maintenir en temps de paix l'ossature d'une organisation nationale intégrée dans une organisation OTAN, appelée à diriger le trafic maritime, ceci afin de garantir le réapprovisionnement du pays en besoins vitaux. Cette organisation appelée „Naval Control of Shipping" tombe dans les attributions de la Force Navale.

Om het onderzeebootgevaar te bezweren wordt ons een methode aangeboden om met doeltreffendheid te gebruiken namelijk het verzamelen van koopvaardij-schepen in geëskorteerde konvooien.

Behalve de Verenigde Staten zou geen enkel land in staat zijn afzonderlijk de eskorteopdracht van zijn koopvaardijvloot te verzekeren.

In NAVO-verband is het echter mogelijk de eskortevaartuigen in een pool te plaatsen en konvooien op een rendabele manier te organiseren. De bevelhebber van het Atlantisch Gebied dringt voortdurend aan op de noodzakelijkheid over een aanzienlijk aantal eskortevaartuigen te kunnen beschikken, hetgeen best te begrijpen is. Gedurende de laatste wereldoorlog was het nodig 7 geallieerde onderzeebootbestrijdingseenheden in te zetten per Duitse onderzeeboot om met succes de slag om de Atlantische Oceaan te voeren.

Wanneer we het actueel Sovjet onderzeeboot potentieel beschouwen en de capaciteit van de NAVO onderzeebootbestrijding dan blijkt de verhouding der krachten een op twee te zijn hetgeen beslist onvoldoende is.

De bijdrage van België aan deze eskortevloot van de NAVO bestond traditioneel uit zes schepen, te gebruiken in de Noordzee, het Kanaal en hun toegangswegen. Deze schepen van 1.000 ton van het type algierine werden aangekocht in Groot-Brittannië en Canada tussen 1949 en 1959. Door het feit dat deze eskortevaartuigen gebouwd werden in 1942-43 en dat ze zeer verouderd waren zijn we genoodzaakt geweest ze uit de sterkte te nemen.

Hieruit moeten we dus besluiten dat België actueel niet voldoet aan zijn verbintenissen op gebied van bescherming van zijn maritiem verkeer tegen het onderzeebootgevaar. Dit verklaart ons ongeduld om de studie te zien voltooiën die onlangs bevolen werd door het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie en die aanleiding moet geven tot het vernieuwen van 6.000 ton verouderde eskortevaartuigen door 6.000 ton modern materiaal, waaruit - terloops gezegd - de Belgische industrie en economie een groot deel profijt zou trekken.

Wat betreft onze mijnenbestrijdingsmiddelen, zonder hun waarde te willen overschatten, ben ik van oordeel dat ze op dit ogenblik even goed zijn als deze van onze NAVO-partners en dat onze bemanningen op dit gebied een ervaring hebben opgedaan die toelaat elke onaangename verrassing uit te sluiten in geval van gebruik van dit verraderlijk en moordend wapen door een eventuele aanval.

Anderzijds heeft de technologische ontwikkeling op het gebied van mijnenbestrijding gedurende de laatste vijf jaren ons in staat gesteld de doeltreffendheid van onze mijnenvegers te verdubbelen. Om die reden en eveneens omdat het er naar uitziet dat het inzetten van de reservevloot te veel tijd in beslag zou nemen bij het uitbreken van een konflikt, heeft de Minister van Landsverdediging

ET LES DRAGUEURS

Quant à nos moyens de lutte contre les mines, sans vouloir me targuer de leur valeur, j'estime qu'ils sont à l'heure actuelle aussi bons que ceux de nos partenaires dans l'OTAN et que nos équipages ont acquis dans ce domaine, une expérience telle que l'on peut exclure toute mauvaise surprise en cas d'emploi de cette arme sournoise et meurtrière par un agresseur éventuel.

D'autre part, le développement technologique dans le domaine de la lutte contre les mines au cours des cinq dernières années nous a mis en mesure de doubler l'efficacité de nos dragueurs. C'est pour cette raison d'abord et parce qu'il est apparu que la mise en œuvre de la flotte de réserve exigerait trop de temps en cas de conflit moderne, que le Ministre de la Défense Nationale a décidé, avec l'accord des autorités de l'OTAN, de remettre 17 dragueurs de mines à la marine américaine qui nous avait prêté ces navires il y a 15 ans, et que pour des raisons d'économie nous avons mis en cocoon.

La défense anti-aérienne, la lutte anti-sous-marine, la lutte contre les mines et l'organisation des convois forment donc les aspects principaux de notre mission en temps de guerre.

Notre mission en temps de paix en découle directement, à savoir : l'entretien de nos moyens et la préparation toujours plus poussée de nos équipages à leurs tâches du temps de guerre.

AU SERVICE DE LA NATION

Par la nature cependant de ses activités, la Force Navale s'est vu attribuer une série de missions secondaires que je n'omettrai pas de nommer ici :

- Hydrographie et océanographie.
- Garde-pêche et assistance aux pêcheurs dans les domaines médicaux et techniques.
- Veille-radar sur l'Escaut et aux écluses du port d'Anvers afin de maintenir le trafic fluvial à un niveau normal en cas de mauvaise visibilité.

Contribution à la formation du candidat officier de la Marine Marchande par :

- une instruction dispensée à l'Ecole Nautique de la Force Navale à Nieuport.
- des instructeurs de la Force Navale à bord des trois navires-écoles de la marine marchande belge.
- et des cours donnés à l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers ; ces cours ont trait aux conséquences de la guerre navale pour le navire de commerce.

besloten, met instemming der NAVO-autoriteiten, 17 mijnnevlegers terug te geven aan de Amerikaanse marine, die ons deze schepen 15 jaar geleden geleend heeft, en die we inderdaad uit het oogpunt van besparing in de reserve hadden gezet.

Teneinde de koopvaardijvloot en de oorlogsvloot te doen samenwerken is het noodzakelijk in vredestijd de basis van een nationale organisatie in stand te houden, die geïntegreerd in een NAVO-organisatie, geroepen is om het maritiem verkeer te regelen, dit om de bevoorrading van het land in vitale behoeften te waarborgen. Deze organisatie „Naval Control of Shipping" genaamd valt binnen de bevoegdheden van de Zeemacht.

Luchtafweer, onderzeebootbestrijding, mijnenbestrijding en organisatie van convoien vormen dus de voornaamste facetten van onze hoofdplicht in oorlogstijd. Onze opdracht in vredestijd vloeit hier rechtstreeks uit voort, te weten het in stand houden van onze middelen en het voortdurend opvoeren van de graad van paraatheid van onze bemanningen.

Door de aard echter van haar bedrijvigheid is aan de Zeemacht een reeks nevenopdrachten toevertrouwd die ik niet zou willen nalaten hier op te sommen, al was het slechts om aan te tonen dat de Zeemacht trouw is gebleven aan een grote traditie van openbare dienst. Deze diensten, door de Zeemacht aan de natie geleverd, heb ik gerangschikt per begunstigd Ministerie.

- Ten bate van het Ministerie van Openbare Werken verrichten onze schepen bodemonderzoekingen op de Schelde en in de kustwateren in opdracht van het waterbouwkundig laboratorium.
- Ten gunste van het Ministerie van Landbouw verzekert een schip van de Zeemacht bestendig de visserij- en politiewacht in het raam van de internationale overeenkomst van Den Haag van 1882. Tevens verleent het schip dat hiervoor aangewezen is medische en technische assistentie aan Belgische vissersschepen.
- Op aanvraag van het Ministerie van Verkeerswezen levert de Zeemacht de radarwacht op de Schelde en aan de sluizen van de haven van Antwerpen teneinde bij slechte zichtbaarheid de scheepvaart aan de gang te houden. Anderzijds draagt de Zeemacht bij tot de opleiding van de kandidaat officieren ter koopvaardij ; deze bestaat uit :
 - het verstrekken van onderricht in de nautische school van de Zeemacht te Nieuwpoort ;
 - het plaatsen van onderrichters van de Zeemacht aan boord van de drie opleidingsschepen van de Belgische koopvaardijvloot ;
 - het geven van kursussen aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen ; deze kursussen hebben betrekking tot de weerslag van de zeeoorlog op het koopvaardijship.

Combattre la „marée noire “ dans nos eaux territoriales et dans nos ports.

Assurer le maintien de l'ordre public à la demande des autorités territoriales.

Favoriser nos relations extérieures, par des croisières de représentation à l'étranger.

Accueillir les unités navales étrangères en métropole.

Neutraliser et détruire les mines marines échouées sur nos plages ou récupérées par nos pêcheurs ainsi que les engins de guerre trouvés dans la région côtière.

Participer au service de sauvetage maritime en mer.

Assurer la garde des secteurs de tir lors des exercices d'artillerie du camp de Lombardsijde.

— Ten behoeve van het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft de Zeemacht de olierampbestrijding op zich genomen in de territoriale wateren en in de havengebieden. Verder verlenen onze brandweersleepboten bijstand in geval van brand in de havens van Zeebrugge en Antwerpen.

Tenslotte dragen onze manschappen bij tot de handhaving van de openbare orde wanneer dit gevraagd wordt.

— Ten gunste van het Ministerie van Buitenlandse Zaken richten we jaarlijks een paar vlagvertoonreizen in waarbij telkens de nadruk wordt gelegd op de Belgische aanwezigheid in het wereldconcert der naties.

In eigen land wordt door ons het protocolair onthaal geregeld van vreemde zeebodems.

— Tenslotte verzekert de Zeemacht nog enkele diensten van algemeen belang waarbij het redden van menselijke levens beoogd wordt, onder andere :

de neutralisatie of de vernietiging van aangestelde zeemijnen en andere gevonden oorlogstuigen in de kuststreek. Dat het gevaar dat zulke tuigen nog opleveren nog niet is geweken werd onlangs helaas bewezen met het tragisch ongeval te Oostduinkerke waarbij zeven van onze duikers-ontmijners om het leven kwamen.

In samenwerking met de Belgische Luchtmacht verzekert onze marine de opsporings- en reddingsdienst op zee en bewaakt zij tijdens schietoefeningen te Lombardsijde de gevaarlijke sector.



Les moyens dont nous sommes dotés ou que nous souhaitons acquérir pour 1975 pour accomplir ces tâches et notre mission ne peuvent être qualifiés d'insuffisants ; disons plutôt qu'ils sont modestes ; surtout lorsque nous les comparons aux moyens dont disposent nos partenaires de l'alliance pour défendre des intérêts maritimes plus ou moins analogues.

Dit is de taak die ons werd toegewezen, en de middelen die wij hebben of rond het jaar 1975 wensen te hebben om ze uit te voeren.

Ik zou ze niet willen bestempelen als onvoldoende, laat ons ze eerder „bescheiden “ noemen, vooral wanneer we ze vergelijken met de middelen waarover onze NAVO-partners met ongeveer dezelfde maritieme belangen beschikken.

Alvorens te besluiten lijkt het mij nog van belang om even terug te grijpen naar België's maritiem verleden. We merken inderdaad op dat onze maritieme belangen nooit voldoende ter harte werden genomen ; ons volk is

onvoldoende bewust geweest van de betekenis van de zee.

Dit is wel enigszins te verklaren. Economisch gezien heeft België zijn welvaart te danken aan zijn landbouw en aan zijn nijverheid. Het overgrote deel van onze bevolking heeft in deze takken een winstgevende bedrijvigheid gevonden. Er is dus nooit behoefte geweest in dit land om buiten de grenzen nog meer rijkdommen te gaan zoeken. Op het vlak van defensie stellen we vast dat ons grondgebied telkens aangevallen werd van uit land en dat een goed uitgeruste landmacht voldoende garanties bleek te bieden voor onze vrijheid.

Mensen van mijn generatie werden door twee wereldoorlogen getraumatiseerd waarbij de aanvaller iedere keer uit het Oosten kwam. De houding van onze bewindslieden die zich vooral willen behoeden voor een dreiging uit die richting lijkt dan ook normaal.

Hierdoor is waarschijnlijk te verklaren waarom onze Zee-macht de vierde is die sinds 1830 het licht zag. Telkens werd ze in de haast opgericht naar aanleiding van een oorlog: 1831, 1870 en 1914 en telkens werd ze ontmanteld bij gebrek aan kredieten. Door de opeenvolgende improvisaties van marines is nooit een bestendig wapen tot stand gekomen en is de leidraad van een echt maritiem beleid zoek gebleven in ons land.

In 1941 werd echter een nieuwe kern gevormd van Zee-macht. Officieren en zeelui van de Staatspakketboten, van het Loodswezen, van de Koopvaardij en van de Visserij voegden zich bij de Britse marine. Wat later deed de staf en het kadettenkorps van het zeil-opleidingsschip „Mercator” hetzelfde. Deze Belgische zeelui vormden de „Royal Navy - Belgian Section” en voeren onder Belgische vlag op het Atlantisch en Middellandse zeetheater. Op 6 juni 1944 waren zij in Normandië, hetzij met korvetten, landingsvaartuigen of met mijnenvegers. De Schelde werd vrijgemaakt door de Royal Navy - Belgian Section.

Deze Belgian Section werd Belgische Zeemacht op 1 februari 1946 en geïntegreerd in het Bestuur van het Zee-wezen bij het Ministerie van Verkeerswezen. De Zee-macht van vandaag werd herboren op 1 maart 1949, datum van het Besluit van de Prins Regent, zij werd één der drie machten van Landsverdediging.

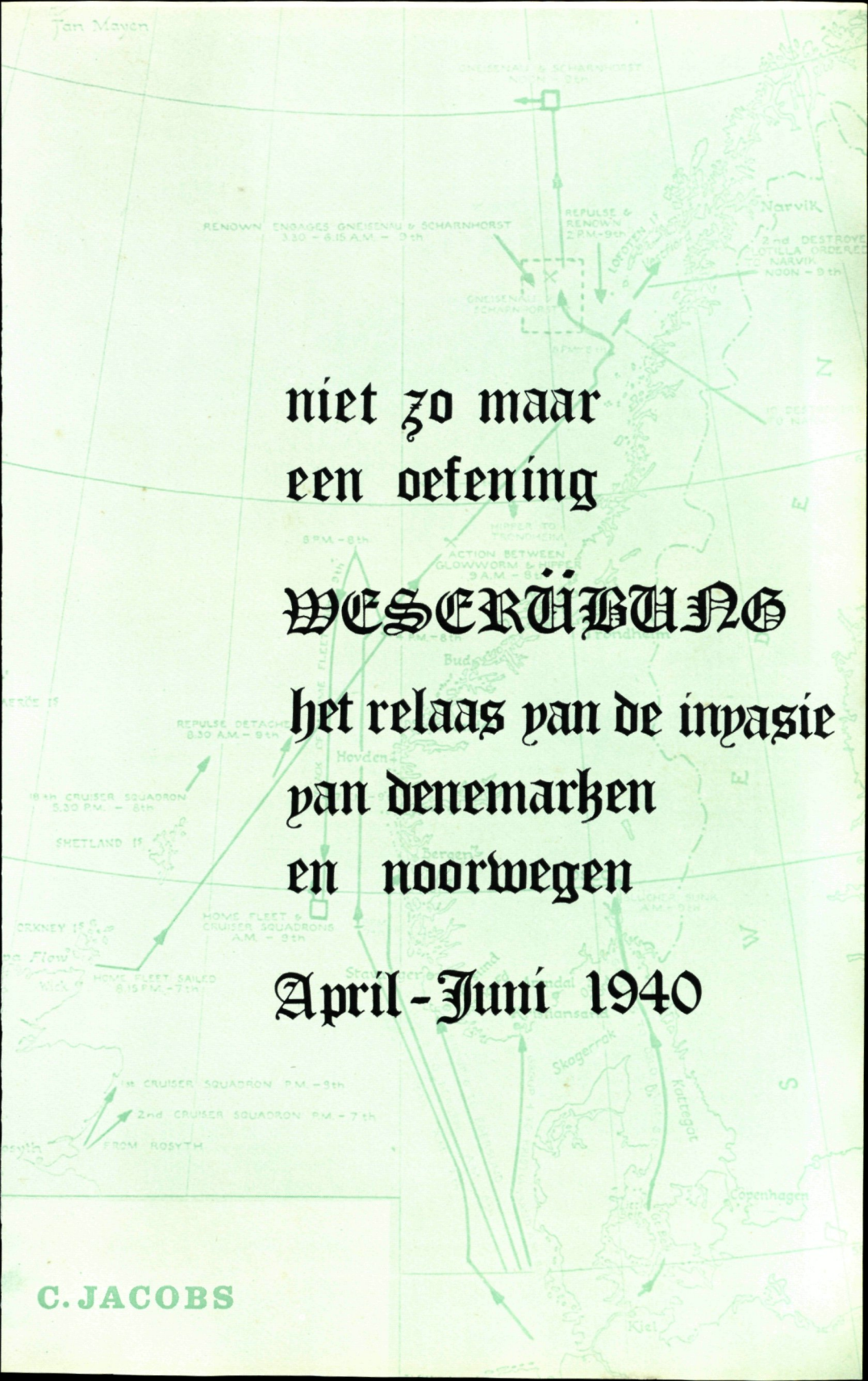
Ze past nu geheel in het raam van de gemeenschappelijke verdediging van het Westen en werkt hierdoor in nauwe samenwerking met andere NAVO-marines. Achtentwintig jaar lang levert ze een bijdrage aan de inspanning van het Westen om de vrede te vrijwaren. De noodzaak van deze inspanning is nu duidelijk gebleken meen ik. Mijn zorg bestaat erin een wapen te smeden dat efficiënt ingezet kan worden wanneer onze belangen op zee gevaar lopen. De middelen die ons ter beschikking staan zijn weliswaar bescheiden doch zij zijn de uiting van onze wil om onze vrijheid en onze welvaart zelf te verdedigen, zonder volledig beroep te moeten doen op de hulp van anderen. Dit feit alleen rechtvaardigt de instandhouding van onze Zeemacht.

La Force Navale prend part à la défense alliée de l'Ouest et opère en collaboration étroite avec les autres marines de l'OTAN. Depuis vingt-huit ans elle contribue à l'effort occidental pour préserver la paix.

Il me semble que la nécessité de cet effort n'est plus à démontrer.

Mon souci consiste à forger une arme qui puisse être mise en œuvre de manière efficace lorsque nos intérêts maritimes sont mis en danger.

Les moyens dont nous disposons sont l'expression de notre volonté de préserver nous-mêmes notre liberté et notre prospérité, sans trop devoir faire appel à l'aide de nos voisins.



niet zo maar
een oefening

WESERTUING

het relaas van de invasie
van denemarken
en noorwegen

April - Juni 1940

weserübung

Het relaas van de invasie van Denemarken en
Noorwegen - April-Juni 1940

Woord vooraf

De studie van de geschiedenis draagt steeds bij tot intellectuele verrijking, ook de recente geschiedenis, al is het dan zo dat de operatie „Weserübung", of de bezetting van Denemarken en Noorwegen, bijna dertig jaar achter de rug ligt. Het lijkt interessant - en niet alleen voor studenten in de krijgsgeschiedenis - de toestand, plannen, operaties en gevolgen m.b.t. Weserübung uiteen te zetten, ten einde een doorgaans minder gekende episode van Wereldoorlog II te belichten en tevens het belang van overzeese verbindingslijnen en van vooruitgeschoven basissen in de Atlantische Oceaan te illustreren.

Gelet op de aard van dit tijdschrift, zullen in onderhavig artikel praktisch uitsluitend de maritieme aspecten van operatie Weserübung behandeld worden. Anderzijds wordt bij de lezer een zekere kennis van Wereldoorlog II en wat er aan voorafging verondersteld. Tevens wordt hij gewaarschuwd dat cijfergegevens meermaals verschillen naargelang de geraadpleegde bronnen of werken en dat aldus gepoogd werd de meest logische en coherente synthese naar voor te brengen.

ALGEMENE TOESTAND AAN DE VOORAVOND VAN DE GEBEURTENISSEN

Hitlers expansiepolitiek

Sedert zijn aanstelling als Rijkskanselier heeft Hitler een expansiepolitiek gevoerd :

- 1935 : Terugkeer tot Duitsland van het Saargebied
- 1936 : Herbezetting van het Rijnland
- 1938 : Annexatie van Oostenrijk en van het Sudetengebied
- 1939 : Bezetting van Bohemen, Moravië en Memel.

Ten einde de draagwijdte van het Engels-Frans verdrag met Polen (maart 1939) te contrariëren en om zijn vrijheid van handelen te bekomen in het „WESTEN" sloot Hitler het Duits-Russisch verdrag op 23 augustus 1939. Dit liet hem o.m. toe een gemakkelijke overwinning op Polen te behalen ; tevens werden Engeland en Frankrijk in de oorlog betrokken. De Scandinavische landen voerden traditiegetrouw een neutraliteitspolitiek en trachtten buiten het conflict te blijven.

Fins-Russische oorlog

De Fins-Russische oorlog brak uit op 30 november 1939. Frankrijk en Engeland wensten tussenbeide te komen. Het gebrek aan eenheid in zienswijze bij de Geallieerden m.b.t. een dergelijke interventie in Finland verklaart dat deze tussenkomst er nooit kwam, doch anderzijds ook dat de Fransen begin maart 1940 een „Corps expéditionnaire Français de Scandinavie" hadden opgericht met een getalsterkte van 12.500 man. De Britse Regering had de samenstelling van een expeditiemacht overwogen ten koste van de „British Expeditionary Force" bestemd voor Frankrijk. Ze werd echter nooit verwezenlijkt.

De Fins-Russische oorlog eindigde onverwacht op 12 maart 1940 toen Finland vrede sloot met Rusland. Het zopas beëindigde conflict en zijn weerslag op de Europese politiek deed de Geallieerden het strategisch en economisch belang van Scandinavië ontdekken :

- Zweeds ijzererts en voornamelijk de ijzerertsroute (1), via de ijsvrije haven van Narvik.
- Noorse houtindustrie en een koopvaardijvloot die de 4e plaats in de wereld inneemt.
- Mogelijke strategische vertrekbasissen voor lucht- en zeeoperaties, vooral in Noorwegen en Jutland.

De oorlog in het „westen”

In het WESTEN had de oorlog sinds september 1939 een statisch karakter (la drôle de guerre), gekenmerkt aan Duitse zijde door een beperkte zeeoorlog gevoerd door middel van mijnen, U-boten en raiders en aan Geallieerde zijde door een economische blokkade van Duitsland.

De Geallieerden wensten de blokkade te verscherpen, wat bemoeilijkt werd door de neutraliteitspolitiek van Denemarken en Noorwegen. Als reactie tegen de zeeblokkade zoekt Duitsland een uitweg naar de Atlantische Oceaan en tracht tevens de noodzakelijke invoer van grondstoffen veilig te stellen. Onder invloed van de theorieën van Admiraal Wegener (2) en rekening houdend met de verkregen inlichtingen aangaande de Britse intenties, spoorde Admiraal Raeder Hitler aan tot de bezetting van Noorwegen. Maarschalk Göring drong aan op de bezetting van Denemarken, ten einde over meer noordelijk gelegen vliegvelden te beschikken; dit zou er ook toe bijdragen om de Duitse communicatielijnen beter te vrijwaren. Hitler stemde toe, doch wenste er slechts een minimum van krachten aan te wijden, daar hij zijn hoofdinspanning eerlang in het WESTEN wilde uitvoeren. Hij voorzag de inzet van ongeveer 70.000 man, 1.000 vliegtuigen en het grootste deel van de Duitse vloot.

TEGENOVER ELKAAR STAANDE KRACHTEN

Laten we nu die Duitse vloot en ook haar tegenstanders van nabij bekijken.

Duitse maritieme strategie

Duitsland kon als continentale mogendheid de maritieme strategie slechts een tweederangsrol toebedelen. Admiraal Raeder haalde uit die rol echter een maximum. Samen met het Oberkommando der Marine (OKM) kwam hij, steunend o.a. op de geschriften van Admiraal Wegener en op de theorieën van de Amerikaanse Mahan tot volgende besluiten:

- dat het onnodig was te trachten de Britse eskaders op zee te verslaan, daar de Kriegsmarine daartoe nooit de nodige middelen zou verkrijgen;
- dat Engeland kon verslagen worden door zijn communicatielijnen intensief aan te vallen met U-boten, gesteund door oppervlakteschepen en door de Luchtmacht;
- dat het noodzakelijk zou zijn zich meester te maken van basissen buiten de Duitse Bocht ten einde de geografische positie te verbeteren en een gemakkelijke uitweg naar de Atlantische Oceaan te bekomen;
- dat het vitaal was de controle over de Baltische Zee te behouden ten einde de onverdedigde noordkust van Duitsland te beschermen en een oefenterrein voor de marine te behouden.

1. De Duitse staalindustrie was in 1939 voor 70 % afhankelijk van de invoer van Zweeds ijzererts. Het neutraliteitsprincipe, in de regel steeds nageleefd door de Geallieerden, liet de Duitsers straffeloos toe de territoriale wateren van de Scandinavische landen - vooral van de beschermde Noorse fjorden - te gebruiken voor hun handelsverkeer.

2. Duits zeestrategie van tussen beide wereldoorlogen en volgeling van Mahan.

Schepenpotentieel

Deze vier besluiten weerspiegelden zich in het Duitse scheepsbouwprogramma van februari 1939 dat in 1947 moest klaarkomen en dat onder meer 6 slagschepen, 4 vliegdekschepen en 225 duikboten voorzag. Onnodig te zeggen dat de Duitse marine niet klaar was voor de oorlog in 1939-1940, wat Raeder niet naliet aan Hitler duidelijk te maken. Trouwens de zeestrijdkrachten waarmee de oorlog aangevat werd op 3 september 1939 beperkten zich tot :

- 3 vestzakslagschepen (DEUTSCHLAND, SCHEER, GRAF SPEE) ;
- 2 slagkruisers (SHARNHORST, GNEISENAU) ;
- 34 torpedojagers ;
- 7 kruisers plus 3 zware kruisers in aanbouw ;
- 57 onderzeeërs.

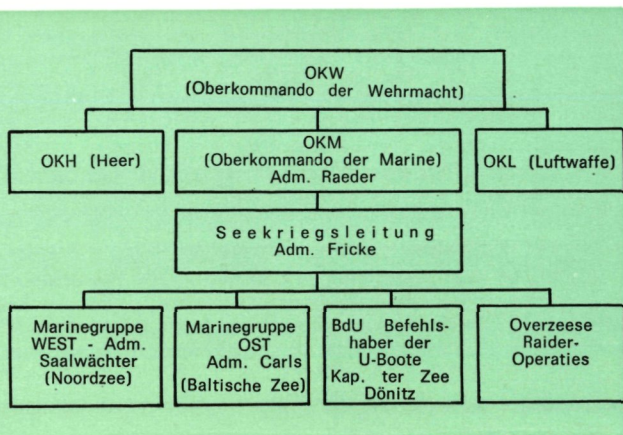
Grosso modo betekende dat de Duitse marine - op de onderzeeboten na, waarvan ze er evenveel als de Britten hadden - slechts de kracht bezat van 15 tot 20 % van de Royal Navy.

Duits commando

Het opperbevel van de Marine werd energiek uitgeoefend door Adm. Raeder die, eenmaal de attributies en opdrachten vastgesteld, slechts tussenkwam wanneer het geheel van de gebeurtenissen zulks vereiste. De commando-structuur zag er als volgt uit :



Adm. Raeder : opperbevelhebber van 1-10-28 tot 30-1-43.



Voor de overzeese raider-operaties, behield de Seekriegsleitung zelf de controle over de vestzakslagschepen en de bevoorradingsduikboten, gezien deze oorlogsstaf een maximum aantal inlichtingen ontving en een beter overzicht had over al de operaties.

Britse maritieme strategie

Aan Geallieerde zijde streefden de Britten traditioneel het meesterschap ter zee na dat er in bestaat een maximum nuttig gebruik te maken van de zee en dit zelfde te ontzeggen aan de vijand m.a.w. „to go where they want, when they want and how they want and to prevent the enemy from doing the same". Het meesterschap ter zee heeft als onmiddellijk gevolg de veiligheid van de communicatielijnen. De Luftwaffe zou deze gangbare theorie van vóór 1939 echter een gevoelige slag toebrengen tijdens de

veldtocht in Noorwegen en ook tijdens het verder verloop van de tweede wereldoorlog.

Beschikbare schepen

Engeland schonk als zeemogendheid steeds veel aandacht aan de oorlogsmarine en alhoewel de toestand van de vloot begin 1940 niet buitengewoon kan genoemd worden, toch kon de Royal Navy bogen op een sterke oppervlaktevloot, een bescheiden „Fleet Air Arm” en een redelijk aantal onderzeeboten. Er was nochtans een tekort aan kruisers en torpedojagers en tevens zag de marine zich geplaagd voor een groot aantal omvangrijke taken. Gezien de vloeten slechts administratief en gedeeltelijk geografisch een vaste organisatie hadden, beperken we ons tot volgend overzicht, waar we ter vergelijking het aantal schepen van de Kriegsmarine naast plaatsen (begin 1940) :

Type schepen	Royal Navy	Home Fleet	Kriegsmarine (3)
Slagschepen	15	7	3 (3)
Slagkruisers	3	3	2
Vliegdekschepen	7	2	—
Kruisers	61	13	9
Torpedojagers	183	17	34
Duikboten	57	21	57

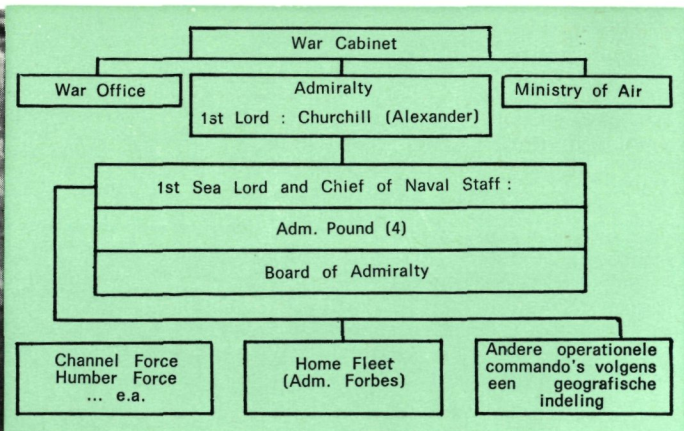
Hierbij valt op te merken dat het vooral de Home Fleet zou zijn die de actie tegenover de Duitse aanval op Noorwegen zou voeren. Daarnaast had de Home Fleet nog andere taken, terwijl de Duitsers praktisch al hun middelen voor de operatie Weserübung zouden inzetten.

Geallieerd commando

Aan Britse zijde berustte het commando van de marine op regeringsniveau bij de 1st Lord of the Admiralty : Churchill tot 10 mei 1940, daarna Alexander. Het operationeel bevel van de vloot werd uitgeoefend door de 1st Sea Lord, Admiral Pound, terwijl Admiral Forbes het hoofd was van de Home Fleet. Schematisch kan dit als volgt voorgesteld worden :



Adm. Pound



3. Graf Spee gezonken, Bismarck operationeel.

4. De 1st Sea Lord was, in zijn hoedanigheid van Chief of Naval Staff verantwoordelijk t.o.v. First Lord voor de maritieme oorlogsoperaties ; hij was ook de verantwoordelijke raadgever bij de Board of Admiralty voor de maritieme politiek en de maritieme oorlogvoering.

Fransen en Noorse versterkingen

Volledigheidshalve dienen we ook het aandeel van de Fransen en Noorse zeestrijdkrachten te vermelden. De Fransen zouden na de aanvangsfase van de veldtocht een aantal schepen ter versterking zenden : 2 kruisers, 12 torpedojagers en 6 hulpkruisers. Ze zouden een aantal schepen integraal onder Brits bevel plaatsen en over een ander aantal schepen zelf het bevel blijven voeren.

De Noorse bijdrage bestond uit een honderdtal kleine schepen van alle types, op vier kustverdedigingsschepen na, bewapend met 8"-kanonnen. Twee van deze schepen bevonden zich nabij de ingang van de Narvik-fjord.

PLANNEN

DUITSE PLANNEN

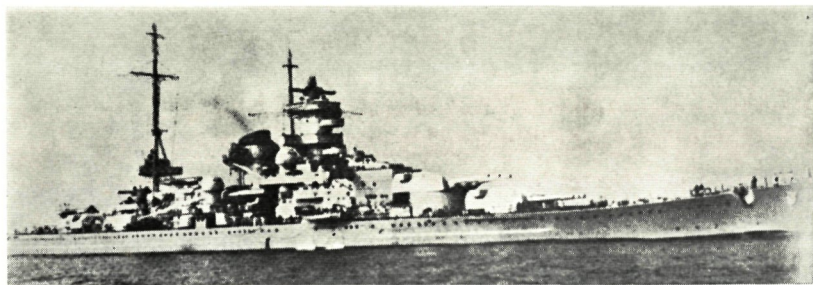
De operatie „Weserübung Süd und Nord” of de bezetting van Denemarken en Noorwegen kwam er op neer enkele duizenden Duitse soldaten te ontschepen vanuit oorlogsschepen en transportvliegtuigen op enkele strategische punten, die tamelijk ver van elkaar verwijderd lagen. De oorlogsschepen dienden dadelijk naar Duitsland terug te keren gezien het Britse overwicht op zee. De Duitse troepen zouden verder bevoorraad worden te land - via Oslo - evenals uit de lucht. Op dezelfde manier zouden versterkingen aangevoerd worden.

Historiek en essentie van Weserübung

De korte historiek van de plannen voor „Weserübung” verdient wel even de aandacht. Reeds op 10 oktober 1939 vestigde Adm. Raeder de aandacht van Hitler op het belang van Noorwegen. Hitler stond toen een studie van het probleem toe dat door de marinestaf werd aangevangen. In december van hetzelfde jaar zou het begonnen werk uitgroeien tot de „Studie NOORD” door een staf met vertegenwoordigers van de drie machten. Op 27 januari 1940 gaf „Studie NOORD” het ontstaan aan het „plan Weserübung”. Op 1 maart gaf Hitler zijn definitieve richtlijnen voor de aanval op Noorwegen en Denemarken. Vanaf 10 maart 1940 kon de operatie binnen de vier dagen aanvangen. Op 26 maart stelde Raeder aan Hitler voor de operatie uit te voeren op 7 april, periode van nieuwe maan die gunstig was voor de nadering in de fjorden. Op 2 april 1940 ten slotte werd „Weserübung” vastgesteld op 9 april te 05.15 uur.

Kleine groepen snelle oorlogsschepen zouden de eerste detachementen landstrijdkrachten aan wal zetten in de diverse havens. Het zwaar materiaal en versterkingen zouden met tragere transport- en koopvaardijsschepen via de Noorse territoriale wateren reeds eerder afvaren en zich al in de havens of in de nabijheid ervan bevinden kort na het vastgestelde uur voor de landing.

De slagkruiser „SCHARNHORST”



De toegang tot de Skagerrak zou versperd worden door een mijnenveld, terwijl 35 duikboten posities zouden innemen tussen de Lofoten en de Shetlandeilanden en in de Noordzee. Dit waren bijna al de operationele duikboten die Kapitein ter Zee Dönitz op dat ogenblik ter beschikking had. Daarom was hij met dat gedeelte van het plan weinig ingenomen, evenmin als Admiraal Raeder trouwens, gezien hij bijna gans de Duitse vloot voor deze operatie moest inzetten en verder vreesde hij het ergste voor haar terugkeer onder het oog van de gealarmeerde Britse vloot.

Samenstelling van de Duitse gevechtsgroepen

De diverse gevechtsgroepen waren als volgt samengesteld :

Verzamelplaats	Nummer	Groep Bestemming	Samenstelling
Willemshaven	1	Narvik	10 torpedobootjagers (Commodore Bonte) 2 slagkruisers (SCHARNHORST & GNEISENAU) (Adm. Lütjens) + 2000 troepen
Willemshaven	2	Trondheim	4 torpedojagers Slagkruiser HIPPER 1 tanker, 3 cargo's + 700 troepen
Willemshaven	3	Bergen	3 lichte kruisers (KÖLN, KÖNIGSBERG, BREMSE) 2 torpedoboten, 3 cargo's, 1 kleine tanker + 1900 troepen 7 motortorpedoboten met hun bevoorradings-schip
Willemshaven	6	Egersund (kabelstation)	4 mijnenvegers + 150 troepen
Willemshaven	4	Kristiansand en Arendal	lichte kruiser KARLSRUHE 3 torpedoboten 7 MTB's + bevoorradings-schip 4 cargo's van het eerste transportechelon + 1100 troepen
Kiel	5	Oslo	2 zware kruisers (BLÜCHER en LÜTZOW) lichte kruiser EMDEN 3 torpedoboten 8 mijnenvegers 2 kleine tankers 5 cargo's van het eerste transportechelon + 2000 troepen

De groepen 7, 8, 9 en 10 met bestemming Denemarken bestonden meestal uit kleinere schepen die hoofdzakelijk als transportschepen gebruikt werden. Verder was er een mijnenleggroep van 4 mijnenleggers en 4 mijnenvegers bestemd voor de Skagerrak. Vijf groepen duikboten zouden plaatsen innemen vóór de Noorse kust, drie groepen in de omgeving van de Shetlands en van de Orkaden en één groep aan de oostelijke uitgang van het Kanaal ; in 't totaal werden aldus 35 onderzeeërs ingezet.

De landingen dienden overal gelijktijdig plaats te grijpen, ten einde de verrassing in de hand te werken. De nadering zou zoveel mogelijk bij nacht geschieden, de ontschepping bij dageraad.

De operationele leiding van de zeestrijdkrachten berustte bij Adm. Saalwächter van Marinegruppe WEST en bij Adm. Carls van Marinegruppe OST. De oorlogsschepen dienden eventuele Noorse weerstand van de kustbatterijen uit te schakelen en na de landing zo vlug mogelijk naar Duitsland terugkeren

onder dekking van de Luftwaffe. Zo mochten er slechts twee torpedoboten te Trondheim blijven, doch geen enkele te Narvik.

Tot zover de plannen aan Duitse zijde. Welke waren nu de plannen van de tegenpartij ? **GEALLIEERDE PLANNEN**

Met het oog op het strategisch belang van Noorwegen en ten einde de aanvoer van ijzererts naar Duitsland af te snijden ontwierpen de Geallieerden, onder impuls van Churchill, hoofdzakelijk drie plannen, die onderling met elkaar in verband stonden en die, met als dekmantel de eventuele hulp aan Finland, mooie vooruitzichten boden.

Het „plan Wilfred” voorzag het mijnen van de Noorse territoriale wateren in een drietal plaatsen. Op een welbepaalde dag zouden de Geallieerde ambassadeurs de Noorse regering van de mijnenleg verwittigen en tegelijkertijd zou dit feit gepubliceerd worden in de „Notices to Mariners” (5). Gezien men daarop een hevige Duitse reactie verwachtte, namelijk de invasie van Noorwegen, voorzag het plan R4 in de samenstelling van een expeditie-korps dat zou ontschepen te Stavanger, Bergen, Trondheim en Narvik.

Tenslotte voorzag het „plan Royal Marine” in het werpen van drijvende mijnen in de Rijn ten einde, buiten het lamleggen van de binnenscheepvaart, ook de aandacht van de publieke opinie van Noorwegen af te wenden.

Historiek van de plannen

De historiek van de Engelse plannen gaat terug tot 29 september 1939 toen de First Lord of the Admiralty i.e. Churchill de aandacht van het kabinet vestigde op het belang van het Zweeds ijzererts voor Duitsland. Toen reeds maakte hij een voorstel tot mijnenleg bekend. Op 22 december van hetzelfde jaar verwierp het kabinet een memorandum dienaangaande. Op 5 februari 1940 besliste de Supreme War Council (6) Frans-Britse strijdkrachten op de been te brengen voor de bezetting van Noorse sleutelposities met als motivering : hulp aan Finland. Veertien dagen later mocht de Admiraliteit de mijnenleg voorbereiden maar nog eens tien dagen later werd de machting weer ingetrokken.

Op 12 maart 1940 besliste het Brits kabinet het „plan R4” uit te voeren op 20 maart doch nog dezelfde dag werd de operatie uitgesteld. Op 28 maart besliste de Supreme War Council „Wilfred” uit te voeren op 5 april 1940 doch twee dagen voordien werd het plan op zijn beurt uitgesteld tot 8 april door het Britse kabinet. Hieraan lag de Franse weigering de operatie „Royal Marine” tegelijkertijd te laten doorgaan ten grondslag. Deze Franse weigering berustte op de vrees voor represaillebombardementen op Franse centra.

Het plan Royal Marine willen we hier dan meteen elimineren, daar het slechts later zou toegestaan worden.

Wel lag het verdagen van dit plan aan de basis van kostbaar tijdverlies m.b.t. de mijnenleg en het bezetten van strategische punten in Noorwegen. De „invasierace” met de Duitsers zou hierdoor verloren worden door de Geallieerden.

Het „plan Wilfred”

Het „plan Wilfred” was uitsluitend maritiem en omvatte het leggen van mijnen in drie verschillende plaatsen door drie verschillende groepen :

- Force WB, bestaande uit 2 torpedojagers, zou een mijnenleg simuleren nabij Bud (63° N).
- Force WS, bestaande uit 1 mijnenlegger en 4 torpedojagers als escorte, zou een mijnenleg uitvoeren nabij Stadtlandet (62° N).

5. Berichten aan zeevarenden uitgegeven door het „Hydrographic Office” van de Britse marine en wereldwijd verspreid.

6. Frans-Britse Raad bestaande uit de marine-opperbevelhebbers en de ministers van defensie met hun militaire raadgevers van Frankrijk en Groot-Brittannië.

- Force WV, samengesteld uit 4 torpedojagers-mijnenleggers en vergezeld van 4 andere jagers als escorte zou een mijnenleg uitvoeren nabij Bodø (67° N) aan de ingang van de Vestfjord.

Een steungroep onder Admiraal Whitworth zou in de omgeving vertoeven. Deze groep bestond uit de slagkruiser RENOWN, de zware kruiser BIRMINGHAM en 4 jagers. Deze groep kon steun verlenen aan de WV-macht en tevens oppositie voeren tegen mogelijke noorse interventies.

Het „plan R4 ”

Het „plan R4 ” voorzag dat een gevechtsgroep met vier kruisers zich te Rosyth zou verzamelen en er de troepen met bestemming voor Bergen en Stavanger aan boord zou nemen. In de Clyde dienden de troepentransporten te verzamelen met de manschappen bestemd voor Narvik en Trondheim. Een steungroep van 2 lichte kruisers en 6 torpedojagers zou de bescherming verzekeren.

De overige schepen van de Home Fleet (2 slagschepen, 3 kruisers en 10 jagers) lagen te Scapa Flow in de hoogst mogelijke gereedheidstoestand. Ze werden nog versterkt door een Franse lichte kruiser en enkele jagers. Verder bevonden er zich 18 onderzeeboten in het zuiden van de Noordzee ten einde zo veel mogelijk inlichtingen te bekomen aangaande eventuele Duitse acties. De verdere Britse plannen zouden zich opdringen als „reactie ” op de Duitse ontscheppingen en operaties.

VERLOOP VAN DE OPERATIES

De operaties speelden zich voornamelijk af in drie fasen :

- een aanvangsfase die vooral maritiem is ;
- een landingsfase gevolgd door een Britse reactie ter zee ;
- land- en luchtoperaties met als uiteindelijk resultaat de evacuatie van de Geallieerden.

UITVOERING „WILFRED ”

In de aanvangsfase valt vooreerst de uitvoering van het „plan Wilfred ” te noteren. Op 7 april 's morgens, terwijl de eerste Duitse zeebodems reeds onderweg waren, bevonden de drie Britse mijnenleggroepen zich op zee met de voorziene steungroep onder Admiraal Whitworth. De mijnenleg werd uitgevoerd zoals voorzien de 8e april behalve te Stadtlandet daar, in het licht van de inlichtingen die in de loop van 7 april de Admiraliteit bereikten, de eerder zwakke WS-macht het bevel ontving zich in de richting van de steungroep te begeven, die meer noordwaarts opereerde.

Het leggen van de mijnenvelden werd op 8 april kenbaar gemaakt door de Geallieerden, waarop de Noorse regering heftig protesteerde, wat het ontstaan zou kunnen geven hebben aan een kritische situatie, doch de Duitse invasie op 9 april deed deze controverse in het niet verzinken.

Inderdaad gezien het verschil in af te leggen afstand waren op 7 en 8 april reeds verschillende Duitse groepen op zee. De gecamoufleerde en tragere transportschepen vertrokken reeds tussen 3 en 5 april uit diverse Duitse en vreemde havens.

OPMARS GROEPEN 1 & 2 (NARVIK-TRONDHEIM)

Opstomen en luchtverkenning

Rond middernacht in de nacht van 6 op 7 april voeren Groep 1 (Narvik) en Groep 2 (Trondheim) gezamenlijk af, wat een zeer logische beslissing was gezien de bestemmingen en daar aldus een vereniging van krachten bereikt werd.

Deze verenigde strijdkracht werd echter reeds verkend door vliegtuigen van het Britse „Coastal Command ” op 7 april rond 10.00 uur 's morgens. De piloten schatten de sterkte van de Duitse schepen op enkele kruisers en torpedojagers die in **zuidelijke** richting voeren.

De invasie van Noorwegen

De gevolgde routes door de Duitse
gevechtsgroepen en de bewegingen van
de Britse eenheden van Home Fleet.



Niettegenstaande deze weinig preciese informatie, die ten andere geen grootscheepse actie kon doen vermoeden op de Admiraliteit, werd er toch een formatie van 18 Blenheims (vliegtuigen van het Coastal Command) op af gestuurd, die de schepen tenslotte vonden rond 13.30 uur. Geen schade werd toegebracht doch een meer nauwkeurig rapport aangaande de Duitse schepen werd verstuurd. Ditmaal schatte men ze als minstens :

- één schip van de Scharnhorst-klasse ;
- twee kruisers ;
- een tiental torpedojagers ;

die in **noordwestelijke richting** voeren, wat al veel dichter de werkelijkheid benaderde.

Dit rapport bereikte de CIC Home Fleet, Admiraal Forbes, slechts rond 17.30 uur, dus na de landing van de vliegtuigen of vier uur na de observatie, daar het radiobericht dat in de lucht verzonden werd nooit zijn bestemming bereikte. Het was meteen de **eerste aanwijzing** dat grote Duitse eenheden op zee waren.

Daar het sinds september 1939 de betrachting van de Britse Marine was deze te vernietigen, werden dadelijk een aantal kruisers naar zee gestuurd. Het gros van de Home Fleet kon rond 20.15 uur vertrekken, te laat echter om tussenbeide te kunnen komen. Inderdaad, op het ogenblik dat de Home Fleet Scapa Flow verliet waren de Duitse gevechtsgroepen reeds lang de breedtegraad van de grote Britse marinebasis voorbij. Daar de Duitse schepen in snelheid voor de Britse niet moesten onderdoen, zouden ze niet meer verontrust worden.

GLOWWORM-incident

Een eerste noemenswaardig incident greep plaats op 140 mijl ten NW van Trondheim op 8 april te 08.00 uur tussen de Duitse kruiser HIPPER van Groep 2 en de Britse torpedojager GLOWWORM van de WV-force, die zich tijdelijk van het scherm van zijn strijdmacht afgezonderd had om een man die over boord gevallen was op te zoeken. Wegens het slechte weder had hij zich niet terug bij de andere schepen kunnen voegen. Vanzelfsprekend werd dit een ongelijke strijd doch alvorens te zinken zou de GLOWWORM in echte „Royal-Navy-stijl” de HIPPER rammen en dit schip aldus ernstig beschadigen. Tevens kon de Admiraliteit uit het gebeuren opmaken dat een aanzienlijke Duitse strijdkracht naar Narvik voer en ze beval een deel van haar strijdkrachten naar deze zone te convergeren.

Contact slagkruisers

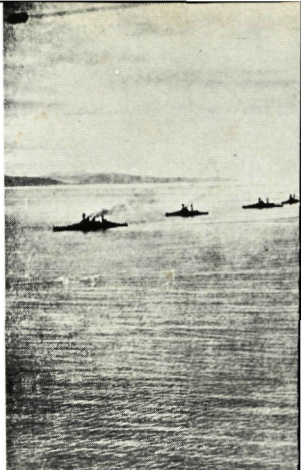
Een tweede incident greep plaats ongeveer 24 uur later ten westen van de Lofoten. Op 9 april bij dageraad kwam de Britse slagkruiser RENOWN (bewapend met zes kanonnen van 15", doch trager en minder gepantserd dan de Duitse slagkruisers) in contact met de meer moderne SCHARNHORST en GNEISENAU, elk bewapend met negen kanonnen van 11". Weliswaar werd de GNEISENAU beschadigd, doch de torpedojagers met de Duitse troepen aan boord voeren zonder Britse oppositie de fjord binnen, daar de twee Engelse torpedojagers die het mijnenveld bewaakten reeds eerder het bevel hadden gekregen de steungroep RENOWN, onder bevel van Adm. Whitworth, te vervoegen.

Groep 2 sticht verwarring

Wat geschiedde er inmiddels met Groep 2? Daar ze reeds op 8 april p.m. ter hoogte van Trondheim was en vermits de landingen tegelijkertijd dienden te geschieden op 9 april te 05.15 uur, voer Groep 2 in westelijke richting om de tijd te doden. Op die koers werd ze gerapporteerd aan de Admiraliteit door vliegtuigen van het Coastal Command : dit rapport, hoe juist dan ook ditmaal, kon enkel maar de verwarring verhogen.



Een ANSON-verkenningsvliegtuig van het Britse "Coastal Command"



Een deel van de Home Fleet
INVERGORDON

De Duitse oorlogsschepen legden tijdig aan te Trondheim, doch slechts 1 cargo van het eerste transportechelon wist de haven te bereiken. De HIPPER zou de 10e april 's avonds terug vertrekken, 2 torpedojagers enkele dagen later, terwijl de overige twee te Trondheim zouden blijven, zoals voorzien.

GROEP 3 (BERGEN)

Het opstomen van Groep 3 werd gekenmerkt door een voorval dat bij de Duitse marinestaf grote bezorgdheid verwekte daar het gans het Duitse plan had kunnen compromitteren. Inderdaad, op 8 april te 14.20 werd een transportschip van Groep 3 gezonken door een Poolse onderzeeër. Dit zou een duidelijke aanwijzing vormen van de Duitse intenties, vermits ongeveer 300 Duitse soldaten gered werden door Noorse vissers en nabij Bergen aan land werden gezet. Het nieuws daaromtrent bereikte Oslo nog dezelfde avond, doch er werd ongelooflijk weinig aandacht aan geschonken. Blijkbaar verrichtte de 5e colonne haar werk naar behoren. Vandaar dat de kustverdediging niet in onmiddellijke gereedheidstoestand gebracht werd en er geen voorzorgsmaatregelen noch mobilisatie bevolen werden.

De Admiraliteit bekwam eveneens de inlichtingen en leidde er correct uit af dat de Duitsers Noorwegen zouden binnenvallen. Ze liet echter na dit mede te delen aan Admiraal Forbes, CIC Home Fleet, die dus rekening diende te blijven houden met andere mogelijke Duitse manoeuvres, waaronder het uitbreken van de grote Duitse eenheden naar de Atlantische Oceaan een grote prioriteit genoot.

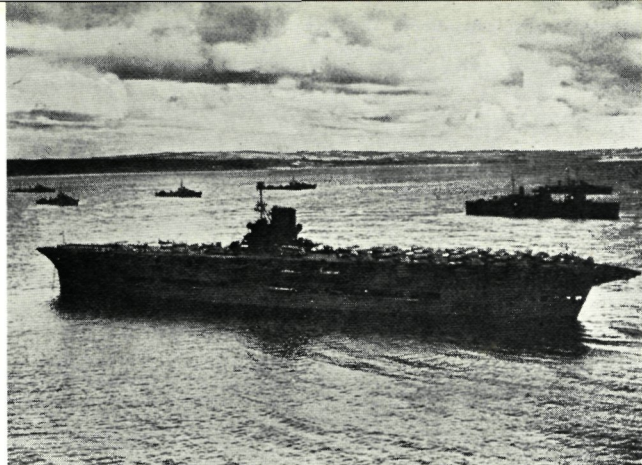
Rond 17.00 uur bestond voor Groep 3 de mogelijkheid dat een kritische toestand zou ontstaan met een deel van de Britse strijdkrachten op slechts 60 mijl afstand. Doch deze vaarden noordwaarts en tevens werden de Duitse schepen beschermd door het mistige weder. De 9e april 's morgens was het in de Bergenfjord zelf echter klaar weer zodat de Noorse kustbatterijen, die blijkbaar op eigen initiatief handelden, de binnenvarende Duitse schepen met succes onder vuur namen. Twee van de drie lichte kruisers werden beschadigd; de KÖNIGSBERG werd de volgende dag definitief uitgeschakeld door Skua-duikbommenwerpers die vertrokken waren van de Orkaden. De avond van de landing zou één lichte kruiser met de torpedoboten terug naar Willemshaven vertrekken, terwijl de overblijvende kruiser dit op 11 april 's morgens zou doen.

GROEP 6 (EGERSUND) EN GROEP 4 (KRISTIANSAND)

Groep 6 bereikte Egersund zonder incident, doch Groep 4 die zich naar Kristiansand begaf werd opgehouden door de mist en de kustbatterijen waren bijgevolg volledig gealarmeerd. Tweemaal werd tevergeefs gepoogd de fjord binnen te dringen. De Duitsers deden toen een beroep op de Luftwaffe om de tijd te doen keren en tenslotte gelukte het Groep 4 onder luchtbescherming rond 15.00 uur de troepen aan land te zetten. Arendal werd eveneens bezet door een klein detachement. 's Avonds keerde de lichte kruiser KARLSRUHE



et te anker nabij
gustus 1939



H.M.S. ARK ROYAL ten anker nabij ROSYTH in augustus 1939

met de torpedoboten terug naar Duitsland doch de kruiser werd gezonken door een Engelse onderzeeër.

GROEP 5 (OSLO)

Groep 5 drong binnen in de Oslofjord rond 04.00 uur 's morgens op 9 april, doch enkele lichte Noorse eenheden die toezicht hielden op de ingang stelden zich dapper te weer en alvorens vernietigd te worden zagen ze de kans de kustverdediging te waarschuwen.

Wanneer Groep 5 aldus het smalste deel van de fjord naderde, namelijk de dertienhonderd meter brede Dröback-doorgang op ongeveer 18 mijl van Oslo, openden de kustbatterijen het vuur en met hun 30 cm.-projectielen beschadigden ze de zware kruiser BLÜCHER zeer ernstig en dit schip zou tenslotte gezonken worden door torpedos van de walinstallaties.

De LÜTZOW, de andere aanwezige zware kruiser, nam het bevel over en trok zich terug. Slechts nadat de Luftwaffe de kustverdedigingen zou aangevallen hebben en nadat luchtlandingstroepen ze definitief zouden uitgeschakeld hebben, konden de schepen op 10 april Oslo binnenvaren nadat ze daags voordien hun troepen op verschillende plaatsen in de buitenfjord hadden geland.

In de nacht van 10 op 11 april zou de LÜTZOW beschadigd worden door een torpedo tijdens zijn terugreis naar Kiel. Van de eerste tien schepen van het transportechelon werden er acht door duikboten gezonken, doch weldra was dit gevaar bezworen en stroomden de versterkingen geregeld toe.

GEVECHTSGROEPEN DENEMARKEN

Hier beperken we ons met te vermelden dat al deze groepen de hun aangegeven doelen (Körsör-Nyborg, Kopenhagen, Middelfart, Esbjerg en Tyborön) bereikten op de vastgestelde tijdstippen.

GEALLIEERDE REACTIE

Welke was nu de eerste Geallieerde reactie op deze Duitse nadering en invasie? Terloops werd reeds melding gemaakt van het sturen van 18 Blenheims van het Coastal Command nadat Groep 1 en Groep 2 gesignaleerd waren op 7 april. Deze beslissing was echter niet rechtstreeks als een anti-invasiemaatregel bedoeld, doch was een normale Britse reactie ten einde de Duitse vloot slagen toe te brengen. Zo is eveneens het besluit te interpreteren dadelijk kruisers naar zee te sturen, zodra bekend werd dat grote Duitse eenheden op zee waren. Deze kruisers zouden enkele uren later dan nog gevolgd worden door het gros van de Home Fleet.

Een eerder ongelukkige overhaaste reactie van de Geallieerden was echter wel het volgende voorval. De Britse troepen bestemd voor een eventuele Britse invasie van Bergen en Stavanger waren zoals gezien ingescheept aan boord van vier kruisers te Rosyth en klaar om af te varen in geval men grondige redenen had om te geloven dat de Duitsers Noorwegen zouden bezetten. Welnu, deze vier schepen werden eveneens dadelijk weggestuurd om aan de opsporingsoperaties naar de grote Duitse eenheden deel te nemen,

nadat ze de troepen ontscheept hadden doch **niet** hun materiaal. Het was een eenzijdige maatregel genomen door de Admiraliteit doch zonder raadpleging van de Landmacht noch van de Luchtmacht. Zelfs de 1e Minister werd eerst achteraf op de hoogte gebracht, wat echter gangbaar was bij de Royal Navy en trouwens verdedigd wordt door Churchill in zijn mémoires. Hoe dan ook, men liet Admiraal Forbes weten dat deze vier kruisers onder zijn orders geplaatst werden. De bevelhebber van de Home Fleet toonde er zich ten zeerste verwonderd over, gezien er zich nu juist die samenloop van omstandigheden scheen voor te doen waarvoor deze troepen voorzien werden. Indien de troepen aan boord waren gebleven hadden ze misschien de Duitsers in Noorwegen kunnen voor zijn.

Dit dan voor de onmiddellijke reacties van de Britten, waarbij nog de beslissing van Admiraal Forbes dient gevoegd de strijdkracht van Admiraal Whitworth te versterken in 't noorden met de slagkruiser REPULSE terwijl hij zelf met een gevechtsgroep die o.a. twee slagschepen omvatte meer ten zuiden tussen de Shetlands en Bergen zou opereren ten einde de gerapporteerde grote Duitse eenheden te onderscheppen.

Doch alvorens verdere Geallieerde of Britse reacties te beschrijven, laten we eerst bondig de uitvoering van de Duitse landing in de verschillende havens beschouwen.

UITVOERING VAN DE DUITSE LANDINGEN

Te Narvik was het 139e Regiment Gebirgsjäger verdeeld over de 10 torpedojagers van Groep 1. Het was tevens ingedeeld in drie tactische groeperingen, waarvan de eerste zonder moeite de kustbatterijen van Ramnes en Havnæs veroverde. Groepering 2 landde te Bjervik en veroverde het kamp van Elvegaardsmoen. Groepering 3 nam zonder moeite Narvik in. Nochtans was de toestand van Generaal Dietl (7) precair want hij bezat weinig steunwapens en kon zich niet verder verdedigen tegen een eventuele aanval uit zee; evenmin waren zijn bevoorradingschepen toegekomen.

Groep 2 zette zonder moeite de troepen van het 138e Regiment Gebirgsjäger aan land. Alhoewel de haven en de stad vlug bezet waren, duurde het drie dagen om de kustverdediging in te nemen.

De landingen te Bergen, Stavanger, Egersund en Kristiansand verliepen zoals voorzien in de plannen. Een weinig weerstand werd ondervonden te Kristiansand.

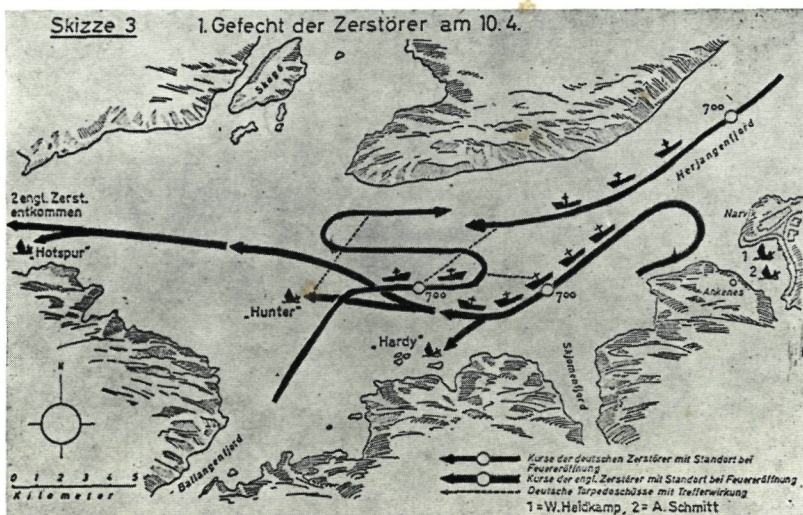
Te Oslo werd de frontale doorbraak afgeslagen en was men verplicht op te rukken over land nadat de troepen in de buitenfjord aan wal werden gezet. De luchtlandingsoperatie lukte echter volkomen en met luchtvervoerde troepen werd Oslo bezet.

De operaties in Denemarken verliepen zoals gepland. De zwakke Deense krachten waren niet in staat een ernstige weerstand te bieden. Rond 08.00 uur op 9 april hield elke Deense weerstand op en de Duitsers waren in staat vlug noordwaarts op te rukken in Jutland en tevens de eilanden te bezetten.

ZEESLAGEN VAN NARVIK

De diverse Duitse landingen lokten dan toch Britse reacties uit. Nadat op 9 april door de Admiraliteit een aanval op Bergen gepland en nog dezelfde dag afgelast werd omwille van de Duitse luchtdreiging, zou op 10 april een Britse groep van 5 torpedojagers onder bevel van Kapitein ter Zee Warburton-Lee de Narvik-fjord binnenvaren en de strijd aangaan met de 10 Duitse aanwezige jagers van Commandore Bonte. Deze jagers waren niet kunnen afvaren omdat hun bevoorradingsstanker niet toegekomen was. 2 Duitse schepen werden beschadigd doch alvorens te ontkomen zou Warburton-Lee ook 3 van zijn eenheden verliezen.

7. Bevelhebber van het 139e Regiment Gebirgsjäger.

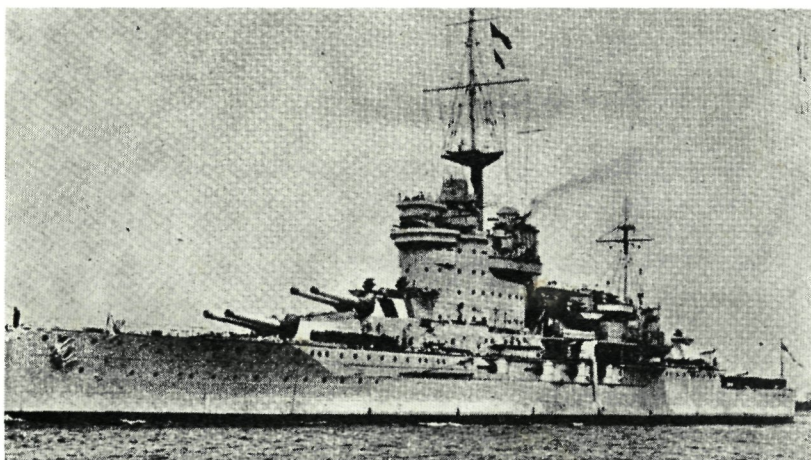


De eerste zeeslag van Narvik op 10 april 1940, waarbij de Britse jagers HARDY, HUNTER en HOTSPUR verloren gingen.

Na een aanval op 11 april op Trondheim met vliegtuigen van het toegesnelde vliegkampschip FURIOUS zou op 13 april 1940 het slagschip WARSPITE met niet minder dan 9 torpedojagers de Narvik-fjord binnenvaren en er de overblijvende Duitse jagers vernietigen.

Doch geen geallieerde troepen waren in de onmiddellijke nabijheid om dit succes uit te baten. Hoe ongelukkig de beslissing was de troepen aan boord van de vier kruisers te Rosyth te ontschepen bleek wel degelijk uit deze episode.

Het Slagschip "WARSPITE" gebouwd in 1916 sprak zijn vuurkracht aan op 13 april 1940 en dit betekende het einde van de Duitse torpedojagers van Commodore Bonte.



VERDERE LANDOPERATIES

Het weze ons toegelaten aan 't vervolg van de landoperaties vlug voorbij te gaan. In Zuid- en Centraal-Noorwegen breidden de Duitsers de aldaar gevormde bruggenhoofden snel uit. Geallieerde troepen werden aan land gezet op 13 april nabij Trondheim. Tot het einde van de maand leverden ze vertragingengevechten, doch de Duitse opmars was niet te stuiten en op 3 mei was gans Zuid- en Centraal-Noorwegen in Duitse handen.

De operaties te Narvik werden gekenmerkt door een Duits beleg (8) gevolgd door een inname van de stad door de Geallieerden; de 2e Divisie Duitse Bergtroepen rukten op uit het Zuiden ter versterking van de belegerde Duitse troepen te Narvik en mede door de dreigende toestand in het WESTEN - slag en evacuatie van Duinkerken - hadden de Geallieerden beslist de haveninstallaties van Narvik te vernietigen en daarna terug te trekken.

EVACUATIE VAN DE NARVIK-ZONE

De evacuatie van Narvik zou beginnen op 4 juni. De Royal Navy zag zich opnieuw geplaatst voor een gewichtige operatie. Duinkerken was in volle gang, de duikbootoorlog ging onverminderd voort en de slagvloot diende steeds klaar te staan om een eventuele Duitse invasie van Groot-Brittannië het hoofd te bieden.

Alles zou nochtans vlot verlopen en de Duitsers zouden de evacuatie slechts ontdekken nadat alle Geallieerde troepen weg waren. De troepentransportschepen werden gedekt door 3 kruisers en 16 torpedojagers terwijl de vliegtuigen van de ARK ROYAL en de GLORIOUS instonden voor bescherming in de lucht. Tegen 8 juni waren alle Britse en Franse troepen, 't zij ongeveer 24.500 man alsmede grote hoeveelheden voorraden en materiaal aan boord. In vier konvooien verliet dit alles Noorwegen, voeren eerst een eind westwaarts om aan de Duitse luchtdreiging te ontsnappen en veranderden daarna hun koers naar het zuidwesten. De eigen luchtbescherming werd niet alleen gegeven door marinevliegtuigen, doch ook door een escadrille Hurricanes van de RAF die van Bardufoss af opereerde en tot het laatste moest standhouden, desnoods haar toestellen vernietigen. De RAF-piloten lukten echter een buitengewoon exploit door hun toestellen veilig te landen op het vliegkampschip GLORIOUS dat met de ARK ROYAL in het konvooi van de hoofdmacht voer.

Op 8 juni 40 zonken de SCHARNHORST en de GNEISENAU het Britse vliegkampschip GLORIOUS



8. Waarbij Gen. Dietl versterking kreeg van 1800 matrozen afkomstig van de buiten strijd gestelde torpedojagers.

OPERATIE JUNO Speurtocht van de Duitse kruisers

Op hetzelfde ogenblik waarop de Britse troepen hun inscheeping begonnen waren, hadden de Duitse slagkruisers SCHARNHORST en GNEISENAU tezamen met de zware kruiser HIPPER en 4 torpedojagers op 4 juni Kiel verlaten met als opdracht schepen en bases in het Narvik-gebied aan te vallen.

Dit was de operatie JUNO, die geleid werd door de Duitse Admiraal Marschall. Toen ze vertrokken, waren de Duitsers zich niet bewust van de Geallieerde evacuatie in Noord-Noorwegen.

Op 7 juni kreeg de Duitse bevelhebber het bericht dat de Britten Narvik evacueerden en besloot hij de konvooien aan te vallen. Op 8 juni werden een tanker, een begeleidingstrawler en een ledig troepentransportschip gekelderd. De HIPPER en de 4 jagers keerden die dag naar Trondheim terug om brandstof in te schepen. De slagkruisers zetten hun speurtocht verder en slaagden er in de GLORIOUS die, vermoedelijk wegens brandstofgebrek, opdracht had gekregen zich van het konvooi af te scheiden en een meer directe route huiswaarts te volgen, te zinken op ongeveer 200 mijl ten westen van de Vestfjord. De twee begeleidende torpedojagers werd een zelfde lot beschoren. Dit incident was wel bijzonder onfortuinlijk voor de RAF-piloten na de voor hen ongewone doch geslaagde landingen aan boord van het vliegkampschip.

Wel werd op de GLORIOUS nog getracht de torpedovliegtuigen te laten opstijgen maar al vlug werd de hangar getroffen en brak er brand uit aan boord, waardoor dit onmogelijk werd.

Eén van de Britse jagers trof de SCHARNHORST met een torpedo, waardoor beide Duitse slagkruisers van verdere actie afzagen en naar Trondheim voeren. Op 10 juni zouden de GNEISENAU en de HIPPER nog een speurtocht ondernemen. Ze bleven echter te dicht bij de Noorse kust om iets van de Britse konvooien te ontdekken. Hoe dan ook de Britten verloren een „capital ship” waarvan de nood groot was evenals 1500 man. De beschadiging van de SCHARNHORST redde anderzijds de andere konvooien van een mogelijke ondergang.

Britse reactie

Toen Admiraal Forbes bericht kreeg dat er iets misgelopen was en dat er grote Duitse eenheden op zee waren koos hij onmiddellijk zee met het slagschip RODNEY en de slagkruiser RENOWN begeleid door 6 torpedojagers.

De 10e juni beval hij het vliegkampschip ARK ROYAL zich bij hem te voegen daar hij de ligging van de Duitse schepen te Trondheim vernomen had. Aanvallen door bommenwerpers van de RAF op 11 juni en door Skua-duikbommenwerpers van de ARK ROYAL op 13 juni leverden geen resultaat op.

Kruisers vervoegen Duitsland

Op 20 juni 1940 vaarden de GNEISENAU en de HIPPER uit Trondheim af in de richting van IJsland om de aandacht van de beschadigde SCHARNHORST af te leiden die zou trachten Duitsland te vervoegen. Een Britse duikboot zou de GNEISENAU weten te beschadigen waardoor dit schip 6 maanden niet-operationeel zou zijn. Tenslotte zouden de drie grote Duitse eenheden waarvan hierboven sprake zich in juli terug in Duitsland bevinden. Daarmee was de operatie JUNO definitief ten einde.

Hetzelfde kan gezegd worden van de operatie „Weserübung”, die niet zo maar een oefening was gebleken. De invasie van Noorwegen en Denemarken was niettegenstaande zekere verliezen inderdaad een succes geworden voor de Duitsers.

GEVOLGEN EN LESSEN VAN DE VELDTOCHT IN NOORWEGEN EN DENEMARKEN

Het past bij het einde van deze operatie en van haar ontwikkeling te blijven stilstaan bij enkele gevolgen en geleerde lessen.

GEVOLGEN

De aan Duitse zijde briljant geleide militaire operatie werd op politiek vlak een tegenvaller, daar de Noorse regering niet tot onderhandelen bereid bleek. Evenals de koning vluchtte ze naar Engeland om van daar uit de strijd tegen Duitsland verder te zetten. Deze houding deed dan ook een Noorse weerstandsbeweging ontstaan, waardoor 200.000 Duitse soldaten voor de bezetting van Noorwegen dienden behouden te worden. Deze konden bijgevolg niet ingezet worden op andere plaatsen.

Economisch gezien koos de Noorse koopvaardijvloot de Geallieerde zijde. Van hun kant verbeterden de Duitsers hun autarkische positie, daar zij nu beschikten over de economische hulpbronnen van Denemarken en Noorwegen en wat zeer belangrijk was, ze bekwamen de controle op de ijzerertsroute. De haven van Narvik die Britse specialisten meenden onklaar gemaakt te hebben voor 12 maanden, was na 6 maanden reeds voldoende hersteld om ijzerertsverscheppingen toe te laten.

Op militair vlak verbeterde Duitsland alleszins zijn strategische positie. Door de bezetting van Noorwegen en Denemarken bekwam het een aantal gunstige zee- en luchtbasissen van waaruit operaties tegen Groot-Britannië konden geleid worden. De zeebases op de Noorse kust verbeterden de mogelijkheden voor een uitbraak in de Atlantische Oceaan met „raiders” en verhoogden de actiemogelijkheden van de Duitse onderzeeboten t.o.v. de Atlantische konvooien daar, door gebruik te maken van de bases te Bergen en te Trondheim, de afstanden met 700 tot 1000 mijl verkort werden.

Later zou het bezit van de Noorse basissen de zee- en luchtaanvallen op de Moermansk-konvooien vergemakkelijken, terwijl de Royal Navy onder een bijkomende druk geplaatst werd daar ze steeds een aanzienlijk aantal schepen in gereedheidstoestand diende te houden. Tevens werd haar meesterschap ter zee teruggedragen tot een lijn die van Noord-Engeland over de Färö-eilanden naar IJsland liep, waar die lijn vroeger van de Orkaden naar Zuid-Noorwegen doorgetrokken was.

BETEKENIS VAN DE GELEDEN VERLIEZEN

Welke was de betekenis van de geleden verliezen door de Duitse en door de Britse Marine? Voor de Kriegsmarine betekende het praktisch de totale vernietiging van haar oppervlaktevloot. Einde juni waren slechts de kruiser NUERNBERG, 2 lichte kruisers en 4 torpedobootjagers operationeel. Daardoor werd, aldus Churchill, de Kriegsmarine een onbeduidende factor op een tijdstip van het grootste belang, namelijk de tijd van de evacuatie te Duinkerken en van een mogelijke invasie van Groot-Britannië.

De Britten verloren 1 vliegekampschip (de GLORIOUS), 2 kruisers, 9 torpedojagers terwijl 6 kruisers en 8 jagers zwaar beschadigd werden doch konden hersteld worden. Op dat ogenblik waren alle verliezen zelfs de geringste voor Groot-Britannië te veel, gezien de enorme en talrijke taken waarvoor de Royal Navy zich gesteld zag. Het verloren vliegekampschip betekende één van de 6 beschikbaar op dat ogenblik. De 50 RAF-piloten die ermee ten onder gingen evenals de marine-piloten hadden zeker een aanzienlijke bijdrage kunnen leveren in de Slag om Engeland. Met alle door de marine geleden verliezen in de Noorse campagne had men een effectieve gevechtsgroep kunnen samenstellen of nog een aanzienlijk aantal konvooien begeleiden.

Samengevat kunnen we zeggen dat de Duitsers met de operatie Weserübung voor een aanvaardbare prijs een geslaagde zet hadden gelukt op het strategisch schaakbord.

LESSEN

Welke zijn op maritiem gebied de lessen die uit de veldtocht in Scandinavië te onthouden vallen? Het succes van deze gecombineerde operatie aan Duitse zijde met de drie takken van de strijdkrachten is te zoeken in de zorgvuldige planning doch vooral in een maximum gebruik van het element „verrassing” terwijl tevens voor de aanvangsfase „geheimhouding” en „snelheid in de uitvoering” bereikt werden. Op marinegebied verving „verrassing” het meesterschap ter zee, wat voor die tijd zeer onorthodox was. Een soortgelijke operatie herhaalde zich trouwens nooit om haar eventueel een blijvende waarde toe te kennen.

„Weserübung” bewees ook de opkomst van het luchtwapen. Schepen konden niet langer zonder voldoende luchtdekking opereren waar ze zulks wensten. Geplande aanvallen op Bergen en Trondheim werden afgelast omdat ze binnen de actieradius van de Duitse vliegtuigen vielen. Vliegkampschepen dienden ver van de kust te blijven, zoniet waren ze te kwetsbaar. De Britten verzaakten aan geplande operaties in Skagerrak en Kattegat vanwege het Duitse luchtoverwicht.

Een les die de Engelsen kenden (9) maar die niet straffeloos over het hoofd kon gezien worden was de noodzaak grote eenheden van voldoende escorte te voorzien. Dit kostte hun de GLORIOUS. Ook kwam de noodzaak naar voor van solide overzeese bases bij gecombineerde operaties daar de bevoorradings van de landstrijdkrachten anders in het gedrang kwam mede door de luchtaanvallen op de transportschepen. Tenslotte maakten de verschillende landingen en evacuaties het de Britse Marine evenals de Britse legerbevelhebbers duidelijk dat speciaal gebouwde vaartuigen zich opdrongen voor amphibie-operaties. Daarmee zou in 't verder verloop van de tweede Wereldoorlog terdege rekening gehouden worden.

SLOTBESCHOUWING

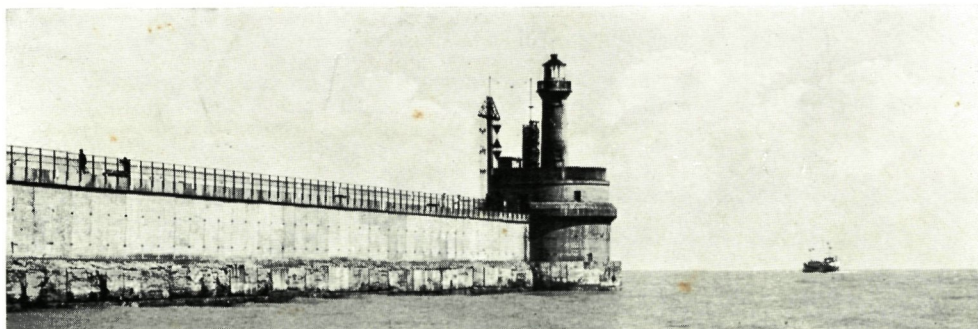
Dertig jaar na „Weserübung” stellen we vast dat in de huidige krachtenverhouding in de wereld het meesterschap ter zee nog een voorname zij het niet exclusieve rol blijft spelen. Kunnen we thans trouwens geen groeiende aanwezigheid noteren van de Soviet-oorlogsvloot op alle wereldzeeën? Het Russisch onderzeebootpotentieel is omzeggens het dubbel van dit van de NAVO-landen en het belang van overzeese bases - denk aan Mers El Kebir - ontgaat de Russen zeker niet. Tevens kent de koopvaardijvloot van de USSR een fenomenale expansie en ook de vissersvloot is constant in uitbreiding en herbergt tal van spionageschepen uitgerust met elektronische af luistertoe- stellen.

Het zeeverkeer is thans nog drukker en intensiever dan in 1940 en de Westerse economieën zijn er in zeer grote mate afhankelijk van. De Atlantische Oceaan en het Atlantisch oorlogstoneel blijven hun belang behouden. De Zee van Noorwegen - zoals de Noordzee trouwens - is één van de vitale zones. Welke ook de verdeling van de krachten weze in het Oosters Blok of in de Atlantische Gemeenschap, bij een eventueel toekomstig conflict zullen de antagonisten de weg naar Stavanger, Trondheim en Narvik kennen.

Literatuurlijst

- ASSMAN. The Invasion of Norway, Military Review, February 1953, nr. 11.
CHURCHILL W. S., Mémoires over de 2e Wereldoorlog, Vol. II.
DE SLOOT R., La Guerre Aéronavale dans l'Atlantique (1939-1945), Paris 1950.
RAEDER, My life, United States Naval Institute, Maryland 1959.
ROSKILL S., The War at Sea, Vol. I - The Defensive, London 1954.
DEPARTMENT OF MILITARY ART AND ENGINEERING, The Campaign in Norway - 1940, New York 1945.
KRIJGSSCHOOL 83e DIVISIE, Operatie in Scandinavië, april - juni 1940. Een studie van Kapt Caelen en Ldv Jacobs, Brussel 1966.

9. Vliegkampschip COURAGEOUS bevond zich op 17 september 1939 in het Kanaal van Bristol op zee met slechts twee jagers. Het werd prompt gekelderd door een Duitse U-boot.



maritiem panorama

h. rogie

la vie maritime

Notre dernière contribution de l'année 1969 est consacrée à quelques aspects particuliers de la vie maritime belge.

Les activités de nos chantiers navals

Les difficultés que nous avons connues récemment dans notre industrie de construction navale semblent à présent définitivement surmontées.

C'est ainsi que les commandes en carnets aux chantiers Cockerill, à Hoboken, y assurent le plein emploi pour une période de trois ans. La Yougoslavie et l'Iran y passeront chacun commande de six navires dont le premier, le „Arza Naz", d'un tirant d'eau de 9,78 m., fut lancé le 23 septembre dernier pour le compte de l'armement iranien „Ary National Shippings Lines".

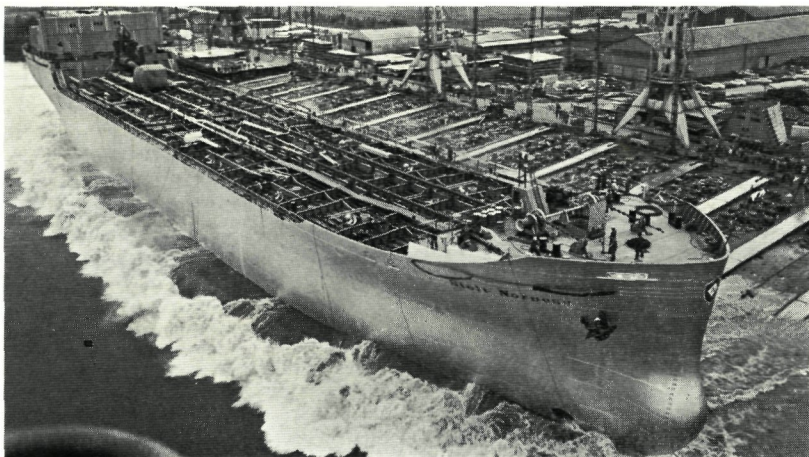
Quant au chantier, maritime Boelwerf, à Tamise, la British Petroleum vient d'y passer commande de deux tankers de 25.000 tonnes dw., à livrer en 1972. C'est la première fois que BP commande la construction de nouvelles unités dans notre pays. Ces nouveaux navires, destinés au transport de produits finis, auront une calaison de 31'4" et fileront 14 nœuds grâce à un moteur Diesel de 9.000 C.V. Ils seront divisés en 22 compartiments étanches et pourvus d'appareils de contrôle et de mesure automatiques.

Il est réjouissant de constater que nos chantiers navals bénéficient toujours de leur renommée mondiale.

Que nos chantiers maritimes aient su garder leur bonne réputation est surtout dû à leurs efforts visant à s'adapter rapidement aux nouvelles techniques appliquées dans la construction navale. En outre, la spécialisation de plus en plus poussée des navires est en constante évolution et c'est aussi dans ce domaine que nos chantiers viennent de faire un grand pas en avant.

En effet, dans un chantier naval ostendais on procède actuellement à la construction de deux dragues suceuses qui seront livrées à la fin 1970 à la République du Congo. Ces bateaux sont les premiers de ce type, construits en Belgique. Jusqu'à présent, les entreprises belges de dragage devaient s'adresser à l'étranger pour la mise en chantier de telles unités.

La construction de ces dragues qui mesurent 85 mètres de long et 15 mètres de large, est financée par le Fonds européen de Développement. Elles serviront au dragage de la partie du fleuve Congo, située entre l'embouchure et la ville de Boma.



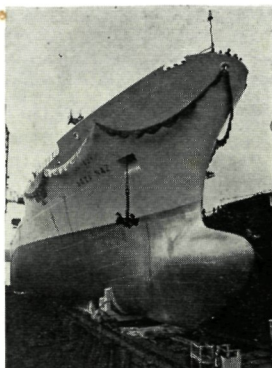
Tewaterlating v. d. eerste parceller v. d. serie -van zeven- het m/s STOLT NORRESS bij Boelwerf.

België bestelt grootste sleepzuiger ter wereld

Het Belgische baggerbedrijf „Dragages Decloedt & Fils” heeft onlangs bij een Nederlandse scheepswerf een order geplaatst voor de bouw van een sleepzuiger met een capaciteit van 11.000 m³ en een zuigbereik van 30 meter diepte. De „Vlaanderen XVIII” wordt 124 meter lang bij 23 meter breed en dient einde 1970 te worden geleverd.

Daar het hier gaat om een investering van circa een half miljard frank kan men zich afvragen welke vooruitzichten de firma Decloedt koestert. Men veronderstelt dat het bouworder verband houdt met de grote baggerwerken die de ontsluiting van de linker Scheldeoever en het aanleggen van Zeebrugge-Diepehaven zullen vergen.

De Belgische sleepzuiger wordt beschouwd als het grootste baggerschip van alle thans in de wereld in bedrijf of in aanbouw zijnde eenheden. Hiermee bezit nu ook ons landje zijn „recordship”.



Stapelloop v.h. m/s ARYA NAZ.

Van l. naar r. M. PIRASTEH, ambassadeur van Iran, prinses Paola, NAZ te Cockerill yards Hoboken dhr. F. OSTERIETH, voorzitter Cockerill yards Hoboken en Prinses ASHRAF van Iran, meter van het schip.

Stapelloop van het m/s ARYA

Procédé belge pour la stérilisation des eaux

Plusieurs navires récemment construits en Belgique pour le compte d'armements étrangers ont été équipés de systèmes de stérilisation des eaux par rayons ultra-violets de conception belge, permettant l'obtention d'eau potable à partir d'eaux de surface.

Il s'agit d'un procédé mis au point par la société Allveco de Bruxelles et qui a été admis par le Lloyd et l'U.S. Department of Health. Le principe actif des appareils est constitué par des lampes à vapeur de mercure émettant des rayons ultra-violets qui, grâce à leur action microbicide, détruisent tous bacilles ou bactéries sans adjonction de produits chimiques quelconques. Les lampes sont immergées dans des tubes en acier inoxydables où l'eau circule à une distance convenable de la paroi des lampes. L'effet destructif sur les micro-organismes est ainsi radical et permet instantanément l'obtention d'eau stérilisée et parfaitement potable.

Ajoutons que les lampes, alimentées par courant alternatif 220 Volts 50 périodes, ne consomment que 40 Watts et que leur durée moyenne d'utilisation est de 12.000 heures, soit une année de service ininterrompu.

L'avenir d'Anvers réside sur la rive gauche

Le zoning industriel de notre métropole qui couvre quelque 2.000 hectares sur la rive droite de l'Escaut est devenu non seulement trop exigu dans son ensemble, mais aussi peu propice à l'expansion de certaines entreprises dans la partie sud du port.

C'est ainsi que la raffinerie de pétrole „International Oil Refinery“, installée dans la région méridionale du port, a décidé de fermer ses portes. A la Fédération belge de l'industrie pétrolière, on note que les motifs de la fermeture découlent directement de la situation générale de cette partie du port. En effet, seuls les navires d'un tonnage inférieur à 20.000 tonnes y ont accès, ce qui rendait trop coûteuses les opérations réalisées par l'„International Oil Refinery“. Comme cette firme n'atteignait pas une année d'existence, les syndicats ont pu invoquer la loi sur la fermeture des entreprises pour défendre les droits des 73 ouvriers et 44 employés qui ont été mis en chômage.

Aussi, les autorités portuaires anversoises ont décidé d'axer tous leurs efforts en vue de réaliser rapidement l'industrialisation de la rive gauche, d'autant plus que l'administration communale a reçu, jusqu'à présent, une demande d'implantation sur cette rive de la part de 17 entreprises industrielles.

Drapeaux noirs au village de Kallo

Les projets d'extension de la zone portuaire d'Anvers sur le territoire du Pays de Waas ont causé cet été de vifs remous parmi la population de la paisible commune de Kallo.

Il faut savoir que, conformément au plan d'aménagement qui a été définitivement approuvé, cette commune poldérienne est appelée à disparaître. La majeure partie de son territoire sera expropriée, seule une zone de 60 hectares sera conservée dans son état actuel. C'est ainsi que plus de 400 habitants de Kallo, victimes du progrès industriel, ont reçu un préavis d'expropriation. On comprendra qu'une grave tension ait régné dans la pittoresque localité et que le mécontentement de la population se soit traduit par des drapeaux noirs flottant un peu partout et par un déploiement de panneaux couverts de protestations.

Il est évident que pour beaucoup d'habitants de Kallo, surtout les fermiers, une expropriation signifie un désastre. Ceux qui n'ont pas encore reçu de préavis vivent dans l'inquiétude car les mesures d'expropriation ne s'effectuent pas selon un timing bien établi. C'est pourquoi un comité d'autodéfense a été constitué, chargé de faire valoir les droits des expropriés et de défendre leurs intérêts.

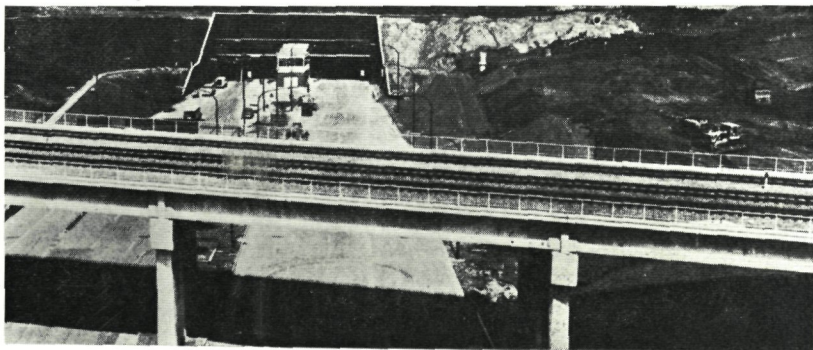
Russische petroleummaatschappij te Antwerpen

Amper had de „International Oil Refinery" zijn activiteiten gestaakt of de Russische oliemaatschappij „Nafta" begon met de exploitatie van haar installaties gelegen aan het kanaaldok B2.

De petroleum, afkomstig uit Siberië, wordt overgepompt langsheen twee aanlegposten, de ene voor eenheden van 50.000 ton, de andere voor 20.000-tonners. Voor het vervoer per spoor bestaan vier laadinstallaties terwijl drie laadposten voorzien zijn voor binnenschepen met een capaciteit van 2.200 ton. De opslagruimte bedraagt 350.000 m3 en zal eerlang opgevoerd worden tot 1.150.000 m3. Een terrein van 7 ha wordt in reserve gehouden. Daarom is het niet uitgesloten dat de Russen er later een petrochemisch bedrijf of een raffinaderij zouden oprichten.

De N.V. „Nafta" investeerde een kapitaal van 750 miljoen B.F., dat voor 60 % Russisch en voor 40 % Belgisch is. Ze vestigde zich te Antwerpen met het doel Russische aardolie op de Westeuropese markt te verdelen.

Nieuwe tunnel te Antwerpen



Vijf privé-tunnels onder de Schelde

Zo de Kennedy-tunnel, die op 31 mei 1969 werd ingehuldigd, inderdaad de tweede tunnel is voor het openbaar verkeer onder de Schelde, is het wel interessant te vermelden dat er bovendien nog vijf privé-tunnels onder de stroom liggen.

De oudste ervan, aangelegd in 1962, heeft twee vertakkingen waarvan de ene onder de stroom ligt en de andere evenwijdig met de oever loopt over een afstand van 2.500 m. Ze dienen voor het opslaan van 80.000 m³ gas. De tweede tunnel is 950 m. lang en verbindt twee petrochemische bedrijven gelegen aan weerskanten van de stroom. Aan de Kruisschans bevindt zich een derde tunnel van 600 m met een diameter van 2 meter. De vierde is 1.150 m. lang, heeft een doorsnede van 3,5 m. en verbindt een olieraffinaderij gelegen op de rechteroever met een elektrische centrale van de linkeroever. Tenslotte is een vijfde tunnel in aanbouw, die beide oevers zal verbinden en de aanvaar van gas uit Bergen zal verzekeren.

Al deze tunnels liggen op ongeveer 30 meter diepte. Hun totale lengte bedraagt niet minder dan 7 kilometer.

Nieuwe trafiek in de Zeebrugse haven

De haven van Zeebrugge kent sinds een drietal jaren een onverwachte uitbreiding, zowel op gebied van havenwerken als wat betreft de concentratie van nieuwe scheepstrafieken. Zo werd Zeebrugge achtereenvolgens passagiers-, container- en petroleumhaven, respectievelijk in maart 1966, april 1968 en mei 1968.

Met het aanleggen van de „Mundogas Bermuda” op 8 mei 1969 werd er andermaal een nieuwe trafiek ingehuldigd. Dit schip had immers een lading aan boord van 3.000 ton vinylchloride, een basisprodukt voor het vervaardigen van plastic, welke voor Distrigaz wordt opgeslagen voor verdere verdeling over gans Europa. Sindsdien worden geregeld ladingen van dit produkt aan wal gebracht en verder vervoerd per trein naar de Solvayfabrieken, per lichter naar Duitsland en per tankwagen naar Nederland.

Weldra wordt Zeebrugge de enige opslagplaats van vinylchloride in geheel Europa. Men voorziet derhalve een jaarlijkse aanvoer van circa 160.000 ton van dit produkt.

Wordt Zeebrugge Australische containerterminal in Europa ?

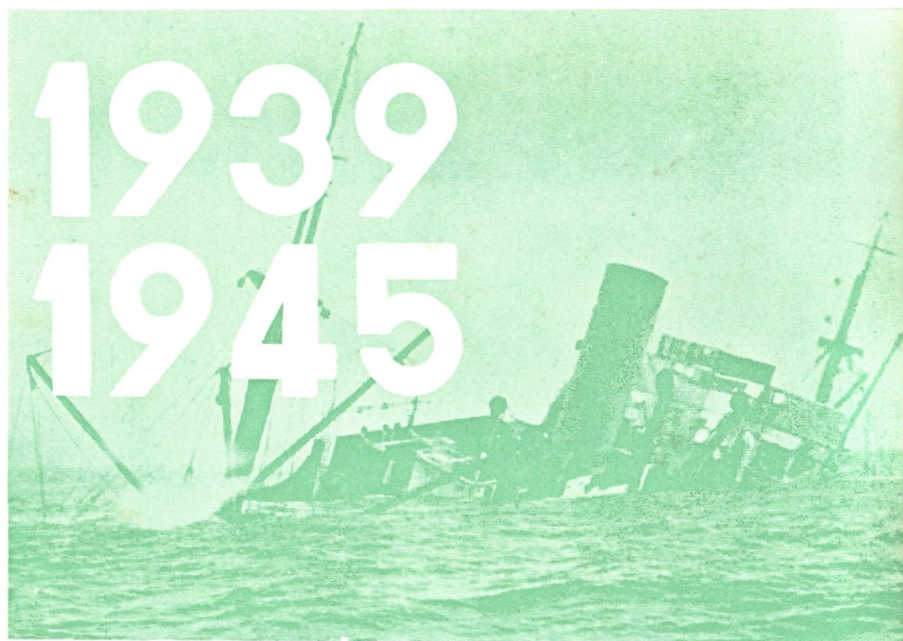
De Europese containerfirma's die op Australië varen, hebben zich gegroepeerd met het oog op de concentratie van de containertrafiek in één bepaalde haven van de Noordzee. De mogelijkheden van Vlissingen, Rotterdam, Hamburg, Duinkerke, Tilburg en Zeebrugge werden onderzocht.

Gelet op zijn geografische ligging zou Zeebrugge de voorrang genieten om als containerterminal op Australië te fungeren, op voorwaarde althans dat de nodige havenuitrustingen vóór einde 1970 klaarkomen. Deze nieuwe dienst zou aangelegd worden op het ingedijkte westerschiereiland, waarvan de kaaimuren volledig afgewerkt zullen zijn in juli 1970. Onafgezien van dit reuzenwerk moeten nog de portaalkranen, de spoorlijnen en de administratieve gebouwen vóór de vastgestelde datum klaar zijn.

De havenautoriteiten beloven aan de afgevaardigden van het containerconsortium alles in het werk te stellen om paraat te staan op het voorziene tijdstip. Zeebrugge mag zich deze nieuwe trafiek zeker niet laten ontfutselen. Het woord is nu aan de bevoegde ministers, die hun instemming moeten betuigen en de nodige kredieten ter beschikking stellen.

H.R.
15-10-'69.

la flotte marchande belge



p. scarcériaux

**synthèse de la parti -
cipation de la flotte mar-
chande belge aux évé -
nements de 1939 -1945.**

la marine marchande belge au

la flotte, ses pertes
ses hauts faits
par
paul scarcériaux
président du belgian
nautical research
association

Au 3.9.1939 la flotte marchande belge comprend 94 navires de mer. Du 3.9.1939 au 2.9.1945, les acquisitions diverses totalisent 41 unités.

Au cours de cette période, les pertes par toutes causes s'élèvent à 77 navires. Ainsi donc, la flotte marchande belge a vu s'inscrire 135 navires pendant cette même période. Il va de soi qu'elle n'a jamais compté 135 navires en service en une fois et au même moment.

D'ailleurs le détail de ce chiffre s'établit comme suit :

au 3.9.39	94 navires
acquisitions : du 3.9.39 au 9.5.40	
(période de neutralité)	17 navires
du 10.5.40 au 31.12.40	0 navires
1941	3 navires
1942	10 navires
1943	4 navires
1944	2 navires
1945 jusqu'au 2.9.45	5 navires
Total	135 navires

Dans ces chiffres ne sont pas comprises les coques en construction pendant l'occupation pour le compte allemand, saisies dans les chantiers belges en 1944 ; par contre les navires belges récupérés en Allemagne y sont inclus. Les pertes se détaillent comme suit :

du 3.9.39 au 9.5.40	11 navires
du 10.5.40 au 31.12.40	15 navires
1941	16 navires
1942	14 navires
1943	5 navires
1944	10 navires
1945 jusqu'au 2.9.45	6 navires
Total	77 navires

* * *

Ce qui précède est un aspect des choses, ce qui suit en est un autre.

cours de la guerre 1939-1945

A la date du 2.9.1945, des 94 navires existants au 3.9.39, 35 seulement survivent.

59 soit 62,7 % se perdent.

35 soit 37,3 % survivent.

Des 41 navires acquis du 3.9.39 au 2.9.45, 22 seulement survivent.

19 soit 46,3 % se perdent

22 soit 53,7 % survivent.

Du chiffre total = 135 navires :

77 soit 57 % se perdent

58 soit 43 % survivent.

Il faut dire que plusieurs de ces survivants nécessiterent des transformations radicales avant de reprendre leur trafic commercial.

L'analyse de la perte de ces 77 navires donne les détails suivants :

Du 3.9.39 au 9.5.40 (Période de neutralité) :

4 par échouage.

2 par mine.

1 par collision.

2 par torpille.

1 par naufrage.

1 par cause inconnue, probablement échouage.

Ce qui donne un total de 11 navires.

* * *

Du 10.5.40 au 2.9.45 (Période des hostilités jusqu'au V-Day) :

1 disparu, cause probable : bombes d'avion.

11 par bombes d'avion.

3 par collision.

2 par naufrage.

33 par torpilles.

3 par canon de sous-marin.

1 sabordage volontaire.

1 sabordé par explosifs.

1 capturé par corsaire.

1 collision avec épave.

4 par mine.

2 par torpille d'avion.

3 par échouage.

Ce qui donne un total de 66.

Lors de l'occupation des ports français, 15 navires belges qui y avaient été abandonnés, furent saisis par l'occupant. De plus, 7 navires en construction en Belgique au 10.5.40 furent saisis ; leurs contrats ayant été obligatoirement transférés à la marine allemande. Un navire en construction en Suède lui fut livré à l'achèvement.

De ces 23 navires, onze furent perdus comme suit :

4 par bombes d'avions alliés.

2 par explosifs allemands.

2 par vedettes rapides alliées.

2 par échouage.

1 par artillerie terrestre alliée.

Les 12 autres ont été récupérés en divers stades d'avarie ou d'achèvement.

L'ensemble restitue le chiffre de 77 navires perdus.

* * *

Au 10.5.40 nous avions exactement 100 navires. Ce chiffre se décompose comme suit :

21 navires de 5 ans et moins

4 navires de 6 à 10 ans

12 navires de 11 à 15 ans

18 navires de 16 à 20 ans

16 navires de 21 à 25 ans

5 navires de 26 à 30 ans

14 navires de 31 à 35 ans

10 navires de plus de 35 ans

Total 100

Répartition par tonnage brut :

24 navires de moins de 1000 T.

12 navires de 1001 à 2000 T.

7 navires de 2001 à 3000 T.

3 navires de 3001 à 4000 T.

13 navires de 4001 à 5000 T.

14 navires de 5001 à 6000 T.

3 navires de 6001 à 7000 T.

14 navires de 7001 à 8000 T.

4 navires de 8001 à 9000 T.

1 navire de 9001 à 10.000 T.

5 navires de plus de 10.000 T.

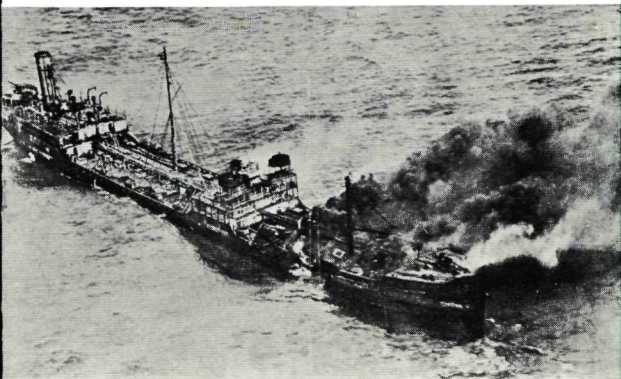
Total 100

* * *

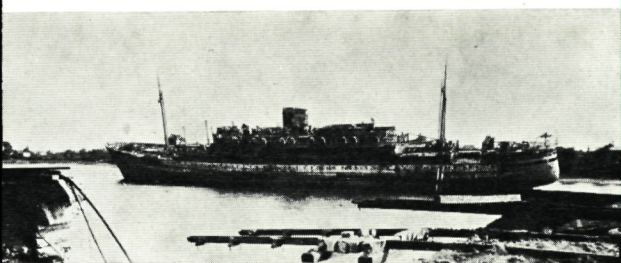
Le 10 mai 1940, l'ennemi envahit le territoire belge. Les capitaines des navires à la mer en sont informés par un message radio qui contient un chiffre conventionnel. Ce chiffre les autorise à ouvrir un pli scellé que renferme le coffre-fort du navire. Ce pli leur donne les premières instructions, quant à leur destination, camouflage, feux de navigation, etc...

Le 17, l'ordre de réquisition générale de la flotte marchande belge est téléphoné de Bruxelles à l'Ambassade de Belgique à Londres, laquelle, à son tour, informe les Ambassades, Légations et Consulats dans le monde entier. L'Ambassade de Paris est prévenue par les soins de Bruxelles.

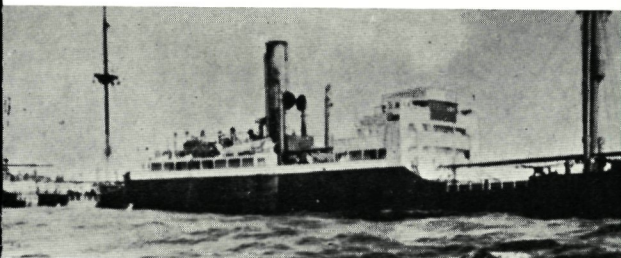
Un seul de nos Armements échappe à la réquisition et voici pourquoi nous nous arrêtons ici un moment.



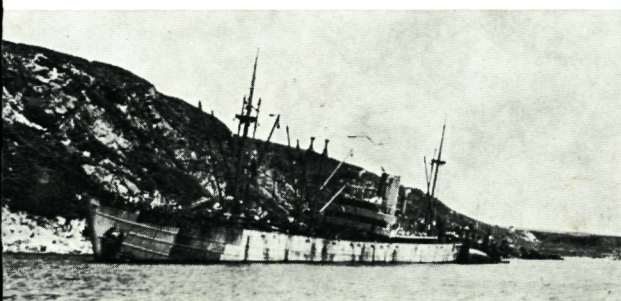
LUBRAFOL 9-5-42



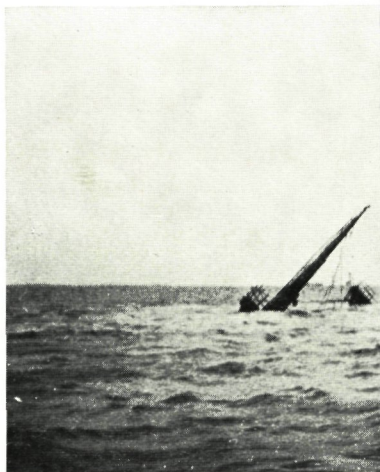
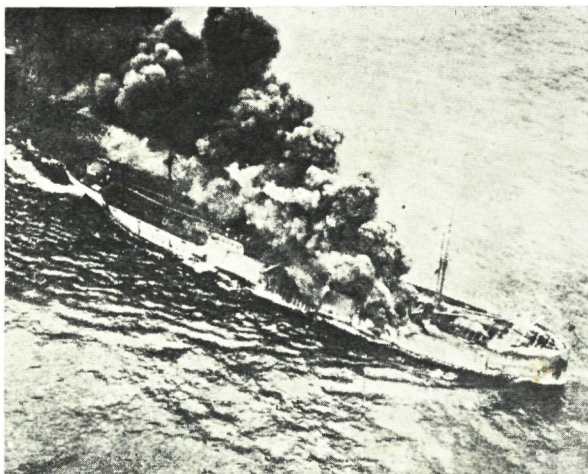
BAUDOUINVILLE 1 5-9-44



S.S. LUXEMBOURG 21-6-40



MOBEKA 19-1-42



OLYMPIER, 31-1-41

L'armement subsidé américain

„United States Lines ” exploite une ligne qui réunit New-York aux principaux ports européens de l'Atlantique.

Quelques jours après le 27.10.39, le Président Roosevelt interdit aux navires américains de circuler dans les eaux déclarées dangereuses par les belligérants.

Touchée par cet édit, la U.S.L. est contrainte de suspendre ses opérations. Une solution est trouvée. Il se constitue à Anvers la Société Maritime Anversoise qui reprend 8 de ces navires américains, les débaptise et à chaque escale remplace une partie des équipages par des Belges. Mais la succession rapide des événements militaires ne lui permet pas d'achever ce programme.

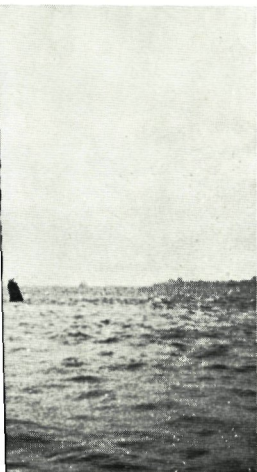
Il y a peu d'exemples d'un armement liquidé d'aussi magistrale façon, car de ces 8 navires, qui pourtant sont des unités de 7500 tonnes environ, 5 sont coulés au cours des 5 premiers mois de la guerre, le 6ème en décembre 1940 et le 7ème en avril 1941. Seule le 8ème survit.

Contemplant en pensée ce miraculeux survivant.

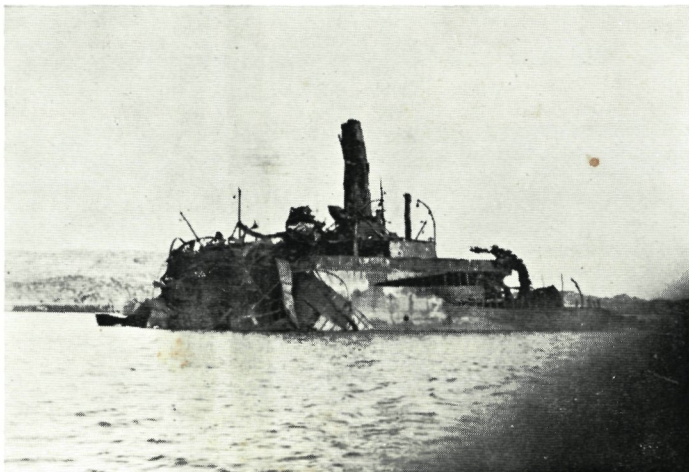
Il fit les convois de Russie, de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Indien, sans oublier ceux de la Méditerranée. Il est à Alger, en Sicile et à Naples. Il passe au travers de tout sans une égratignure et sans un blessé ; il fut le seul de tous nos navires à pouvoir écraser un sous-marin sous sa quille. En effet le U.175 est achevé au canon par l'escorte du convoi.

Si ces navires échappèrent à la réquisition belge, il en est 4 autres qui bien que réquisitionnés régulièrement furent arbitrairement transférés par leur propriétaire, la Gulf Oil Corporation, de New-Jersey, au pavillon panaméen.

Les navires belges furent rapidement affrétés par un organisme central britannique dénommé d'abord Ministry of Shipping et ensuite Ministry of War Transport, en abrégé MoWT.



M.V. MOKAMBO 1-5-43



OSTENDE, 21-1-43

Cette organisation qui gère la totalité du shipping anglais et allié, sauf les navires américains et soviétiques, est quelque chose de littéralement formidable. En d'autres termes, il s'agit du pool des navires marchands. La direction est assumée par un petit nombre de fonctionnaires britanniques de carrière, assistés d'un grand nombre de personnes issues du monde du shipping britannique, particulièrement du tramping.

Les navires sont répartis en cinq divisions principales :

- les caboteurs ;
- les cargos ordinaires non affectés à une ligne régulière en temps de paix ;
- les cargos rapides ou spéciaux parcourant des lignes régulières en temps de paix ;
- les pétroliers ;
- les navires à passagers, loués en coque nue et qui dépendent du Sea Transport, agissant pour le compte de l'Admiralty pour le transport de troupes.

Le MoWT coordonne la totalité des transports, mais a pris la sage précaution de laisser le soin de la besogne matérielle à chaque armateur. C'était donc bien à ceux-ci qu'incombait de maintenir les navires en état de naviguer sans quoi la location était automatiquement suspendue.

Ce qui précède se résume en deux points :

1. L'armateur est tenu de louer son navire au MoWT, rien qu'à lui et à des conditions stipulées par celui-ci. Il est aussi tenu, dans son propre intérêt, à veiller à ce que son navire soit efficient.
2. Le MoWT agit comme ceci : selon les besoins militaires ou de l'industrie de guerre ou du ravitaillement de la population, il envoie les navires ou il le décide, y prendre une marchandise précisée d'avance, pour la transporter par des routes prescrites à un endroit déterminé. Tout le reste incombe à l'armateur.

Voilà comment et pourquoi on fit naviguer les navires. Mais d'autre part, la cadence des pertes éprouvées jusqu'à la fin de 1941 indiquait qu'à ce rythme plusieurs pavillons alliés, réfugiés en Grande Bretagne avec leur tonnage, auraient bientôt cessé d'exister. Expulsés de chez eux, ces alliés ne pouvaient faire construire du tonnage neuf sur leurs chantiers. Or des chantiers britanniques, la capacité avait été réquisitionnée en totalité dès 1939, tant pour les constructions neuves que pour les réparations de la Navy et de la flotte marchande.

Quant aux chantiers américains, ils étaient encore insuffisants. Surchargés de commandes gouvernementales américaines et britanniques ils n'avaient pas la possibilité d'accepter de nouveaux ordres. Quantité de chantiers abandonnés après la première guerre étaient fébrilement remis en état. De nouveaux chantiers sortaient de terre. Pearl Harbour avait réveillé les Etats-Unis.

La situation paraissait donc sans issue pour remplacer le tonnage perdu. Il n'y avait qu'un moyen ; que la Grande Bretagne partage avec ses alliés le tonnage neuf construit par elle, et pour elle, sur ses chantiers et ce au prorata des pertes subies par chaque pavillon. Il y avait aussi une autre raison ; il fallait résorber la masse des marins qui, ayant perdu leur navire, finissait par peser sur l'économie de guerre britannique.

Quels étaient ces navires ? Nous allons voir cela très rapidement.

L'Angleterre avait dû construire vite, standardiser et simplifier à outrance. On était limité par la capacité maximum des chantiers et des usines subsidiaires.

Les cargos standard anglais portaient un nom commençant par EMPIRE. Ils n'étaient pas tous exactement pareils ni de dimensions identiques. On avait eu soin de laisser à chaque chantier ses méthodes de travail, l'utilisation de son outillage et l'équipement des sous-traitants.

Les machines alternatives classiques qui propulsent ces navires à la vitesse de 10 nœuds seulement, trahissent incidemment le retard d'adaptation des chantiers et des armateurs anglais aux exigences du progrès.

En effet, l'idée du tramping est restée indéracinable dans la mentalité de l'armateur britannique. A part les grandes compagnies anglaises qui avaient adopté les turbines et les moteurs, tout le reste du shipping britannique restait accroché aux machines classiques alimentées par des chaudières écossaises, chauffant au charbon, donnant 10 nœuds. Certes ces moyens permettent une exploitation peu coûteuse, mais plus la concurrence. De plus, les équipages ne veulent plus, et avec raison, de gages, de conditions de logement, et de confort appartenant à une époque définitivement révolue. Disons encore qu'à ces navires neufs offerts en partage, fut ajoutée une assez grande quantité de navires américains d'occasion, construits entre 1917 et 1921, restés immobilisés depuis des années dans les ports et rivières américains.

La première distribution de navires eut lieu le 15.2.42. La part de la Belgique fut de 7 unités. Il s'agissait de ce que l'on appela dans la suite : la première tranche.

La seconde fut distribuée en février 1943. Elle se composait uniquement de navires neufs construits en Angleterre et aux Etats-Unis. La part de la Belgique fut de 4 navires.

Il n'y eut pas de troisième tranche.

Cependant en 1944, nous pûmes acquérir quelques Liberty Ships. Contrairement aux navires des 2 tranches qui avaient été vendus, ces Liberty Ships ne furent que prêtés à la Belgique, et ultérieurement nous pûmes acheter des Victory Ships.

Voilà pour ce qui concerne les généralités. Voyons maintenant les navires belges de plus près.

Nos navires ont navigué dans toutes les mers et ont été au devant de tous les dangers. Ils ont chargé et transporté ce que le MoWT a mis à leur bord. Ceux qui n'ont pas péri en route ont ponctuellement délivré leurs marchandises là où le MoWT leur avait dit d'aller.

Ils ont été dans les convois de Russie, de l'Atlantique, de la Méditerranée, de l'Océan Indien, du Pacifique et d'ailleurs. Ils y ont promené notre tricolore fièrement et simplement. Nos caboteurs ont eu une vie de chien à parcourir tous feux éteints les eaux britanniques infestées de mines, de sous-marins, d'avions, de vedettes allemandes, d'épaves, de bancs et de roches.

Ils étaient en Grèce en 1941, y ont apporté des munitions, et des troupes, puis les ont rembarquées.

Ils étaient à Tobrouk et à Benghazi en 1941.

Ils étaient au débarquement de l'Afrique du Nord, en Sicile et à Reggio di Calabria, premier port de l'„Europas Festung" arraché à l'Axe.

Ils étaient au débarquement de Normandie, à celui de Provence.

Ils étaient dans le Pacifique, dans le train d'escadre de la flotte britannique d'Extrême Orient.

Ils étaient à la libération des Philippines et plus tard à celle de Hong-Kong. C'est l'un des nôtres, le RENE PAUL, qui transporta de Lisbonne à Gibraltar 2545 évadés de chez nous. Un autre encore, le JOHAN, déposa des agents secrets en Afrique du Nord en 1940 et 1941. Nos trois transports de troupes ont magnifiquement contribué à l'effort de guerre: LEOPOLDVILLE a transporté 124.000 hommes, ELISABETHVILLE et THYSVILLE chacun plus de 75.000.

Certains navires comme ESCAUT, PRINCE DE LIEGE et PRINSES MARIA PIA, sous notre pavillon, étaient officiellement immatriculés sur les listes d'auxiliaires de la Royal Navy, comme transports de munition.

Tous nos navires ont bien servi.

Mais cet effort nous a coûté 77 navires et 885 marins sur 2500 environ.

Les sacrifices en matériel auxquels la Belgique a dû consentir de 1939 à 1945 se traduisent par :

COMPAGNIE MARITIME BELGE	23 navires perdus sur 31	74,2 %
ARMEMENT DEPPE	22 navires perdus sur 29	75,8 %
ARMEMENT HERMANS	7 navires perdus sur 10	70 %
SOCIETE MARITIME ANVERSOISE	7 navires perdus sur 8	87,5 %
ARMEMENT COCKERILL	3 navires perdus sur 5	60 %
BELGIAN GULF	1 navire perdu sur 5	20 %
ARMEMENT GOOSSENS	2 navires perdus sur 3	66,6 %

Six armements possédaient chacun deux navires :

Trois en perdirent un	50 %
Trois les sauvèrent.	

Douze armements possédaient chacun un navire :

Sept le perdirent	100 %
Cinq les sauvèrent.	

REGIE DE LA MARINE	3 navires perdus sur 11	27 %
Pour mémoire: LIGNE OSTENDE-DOUVRES	2 navires perdus sur 9	22 %

Ces derniers chiffres ne sont pas repris dans les tabulations du début de cet exposé.

Dispositions et abréviations utilisées au tableau ci-après :

Colonne 1 : Nom du navire en capitales ; au dessous nom du capitaine.
 Une + indique que celui-ci a perdu la vie au cours de l'attaque.
 Un signe () indique que le capitaine est : (1) = britannique ;
 (2) = danois ; (3) = espagnol ; (4) = allemand.

Colonne 2 : Dates en style européen. Jour, mois, année.

Colonne 3 : heure, exemple 1545. = 15 h. 45 minutes.

Colonne 4 : B/av = Bombe(s) d'avion(s) allemand(s).

alld

M/U26 = mine mouillée par le sous marin allemand U26.

N = naufrage.

T-B/Av = Torpille(s) et bombe(s) d'avion(s) de l'escadrille

KG 26 KG 26.

T/U621 = Torpillé par le sous marin allemand U621.

A/COMANDANTE = coulé au canon par le sous marin italien

CAPPELLINI COMANDANTE CAPPELLINI.

Ech. = Echouage.

Sab. Vol. = sabordage volontaire.

THOR = dénomination du croiseur auxiliaire N° 10.

Schiff 10

TA/U556 = torpille et canon du U556.

T/MTB = torpille de motortorpedo boat britannique.

GB

Colonne 5 : coordonnées du lieu ou endroit de la perte.

Colonne 6 : O N 153 = numéro d'un convoi.

„f” = numéro d'un convoi.

Passons en revue les pertes éprouvées :
COMPAGNIE MARITIME BELGE

1	2	3	4	5	6
ALBERTVILLE R. Bosquet	11.6.40	1545	B/Av allds	1 1/2 m d'Octeville	
ALEX VAN OPSTAL V. Delgoffe	15.9.39	1755	M/U 26	Shambles L/V	
ASTRIDA P. Costermans †	17.3.45	0915	N	295°58 m Cap. Receife	
CARLIER F. Frankignoul †	11.11.43	1830	T-B/Av KG 26	3613N-0005W	
EMILE FRANCOUI F. Paret †	16.12.42	1950	T/U 621	5058N-2442W	ON 153
INDIER J. Onghena	3.4.41	0300	T/U 73	5812N-2740W	SC 26
JEAN JADOT J.F. Prié	20.1.43	1640	T/U 453	Devant Cap. Tenes	„f”
JOSEPHINE CHARLOTTE Sadi Gonthier	16.1.40	0804	M	5132N-0133E	
	Mines mouillées par destroyers allemands : FRIEDRICH ECKHOLDT, ERICH STEINBRINCK, FRIEDRICH IHN.				
KABALO G. Vogels	15.10.40	2315	A/COMAN- DANTE CAPPELLINI	32N-3120W	OB 223
KABINDA J. Nassel	8.12.39	0825	Ech.	511455N-012912E	
KASONGO E. Mathieu	26.2.41	0018	T/U 47	5550N-1420W	OB 290

1	2	3	4	5	6
LEOPOLDVILLE Ch. Limbor †	24.12.44	1754	T/U 486	4945N-0134W	
	Coulé avec 700 militaires américains.				
MACEDONNIER L.M. Fontaine	12.12.40	0431	T/U 96	5752N-0842W	HX 92
MERCIER M. Lambé †	10.6.41	0248	T/U 204	4830N-4130W	
MOANDA J. Heusers †	28.3.43	2330	T/U 167	2444N-1648W	RS 3
MOBEKA Ch. Lauwereins	19.1.42	0802	Ech.	2 encablures de Carscack Bay-Mull of Kyntyre, suite extinction de feux à terre	
MOKAMBO E. Huys	1.5.43	0513	T/U 515	0758N-1414W	TS 37
OLYMPIER E. Huys	31.1.41	0920	B/Av I/KG 40	5604N-1100W	
PERSIER E. Mathieu	11.2.45	1725	T/U 1017	5024N-0420W	
PIRIAPOLIS R. Adam	11.6.40	1710	B/Av alids	Rade du Havre	
	Saisis dans les ports français en 6.40 et perdus en service allemand :				
BAUDOUINVILLE/LINDAU	10.8.44			Port de Nantes Sabordé par explosifs allemands	
MOERO Wiese (4)	22.9.44	1053	B/Av Soviétique	5726N-2018E Avec 700 blessés et 500 réfugiés.	
FUSILIER une des coques saisies chez Cockerill par l'occupant et baptisée lui.	20.11.44		Artillerie soviétique	Sud de Nimmersatt avec 1000 hommes de troupe- sept survivants.	
Soit 23 navires Revinrent du Service allié : COPACABANA, ELISABETHVILLE, THYSVILLE, KATANGA, HENRI JASPAR, MAFUTA = 6 Revinrent du service allemand : ATLANTIER, MAR DEL PLATA = 2 8					
ARMEMENT DEPPE					
ADOUR V. Teygeman	8.12.39	0220	Ech	4843N-040230W suite extinction de feux à terre	
ANTVERPIA J. Peters	21.5.40	0110	B/Av alids	Plage de l'Heurte- Le Portel	
ANVERS G. De Jonghe †	13.11.40	1750	B/Av alids	Devant Ratray Head	
BELGIQUE M. Jacobs	10.6.44	1320	Sab. Vol.	Gooseberry 5, Courseulles.	
	Contribution belge au port artificiel de Courseulles.				
BRABANT M. Hostens †	14.5.42	0440	T/U 155	1132N-6243W	
BRUGES H. Boehme	9.7.40	0700	THOR Schiff 10	1117S-2403W	
BRUXELLES J.F. Van den Bossche	9.6.42	1747	T/U 502	1105N-6641W	
EGYPTE	13.8.44		B/Av USAF	Porec	
	Saisi à Tunis par la Commission d'Armistice Franco-Allemande. Transféré aux Italiens, et après 9.43 par ceux-ci aux Allemands dans le N. de l'Italie. Devenu l'italo-allemand CAGLIARI.				
ELISABETH VAN BELGIE L. Gillebert	10.9.42	1631	T/U 96	5130N-2825W	ON 127

1	2	3	4	5	6
ESCAUT O. Adam †	3.8.41	2345	T/Av itl.	Attika Point-Suez	
FLANDRES Ch. Mohn	12.2.40	0710	Coll. avec s/s KABALO	Goodwin Fort Buoy	
GAND M. Hostens	10.5.41	2037	TA/U 556	5754N-3734W	OB 318
HAINAUT L. Castelein	6.7.42	0522	T/U 132	4930N-6630W	OS 15
LEOPOLD II F. Hanus †	23.12.41	0215	M	5254N-0205E	
LIMBOURG L. Spiessens †	29.3.41	0624	T/U 48	6118N-2205W	HX 115
	Les deux seuls survivants furent tués, à Liverpool, dans le bombardement du premier home des marins.				
LOUIS SHEID E. Van Quekelberge	7.12.39	1858	Ech	Bolt-Tail Start Point suite extinction de feux à terre	
LUXEMBOURG L. Deburges	21.6.40	1753	T/U 38	4725N-0455W	
OSTENDE A. Pierrard	21.1.43	0530	Expl. de la cargaison	Loch Na Lataich	
	Avait, le 17.1 à 0010, à 9,5 m de Skerryvore L/H, détonné deux mines acoustiques.				
PORTUGAL A. Messiant †	20.1.41	1220	A/MARCELLO pas de survivant	50N-19W	
ROUMANIE E. Morbee †	23.9.42	1358	T/U 617	5810N-2820W	SC 100
LIEGE J. Guillot	13.3.43	0221	T/MTB GB	15 m S.S.E. Terschelling	
	Saisi dans un port français en 6.40 et perdu en service allemand.				
	Un des cinq navires libérés conditionnellement par la Cour des Prises de Hambourg.				
FLORIDA Newi (4)	2.5.45	1940	B/Av RAF	5406N-1107E	
	Une des coques saisies chez Cockerill par l'occupant, baptisée et utilisée par lui. Etait chargée de torpilles. Relevé et remis en service sous le nom de FLORIDA, pavillon panaméen dès 1952.				
Soit 22 navires	LOIRE, HENRI GERLINGER,				
Revinrent du Service allié :	= 4				
GARONNE, GIRONDE	= 3				
Revinrent du Service allemand :	ESPAGNE, LYS, YSER				
	7				
BELGIAN GULF					
LUBRAFOL E. Van Schoenberg	9.5.42	0255	T/U 564	2626N-80.00W	
	Lloyd's War Medal for Bravery at Sea au 3ème off. R. Van Dorst - Lloyd's War Medal for Bravery at Sea au 1er off. J. Michaelsen.				
AMERICAN PETROLEUM C°					
AMPETCO J.F. Van den Bossche	18.9.44	0325		Coll. avec 130° 5 1/2 m San PUNTA Roman Light GORDA	
PURFINA					
PRESIDENT FRANCOU G. Bayot	28.12.42	2253	T/U 225	4323N-2714W	ONS 154
	29.12.42	0813	T/U 225	4323N-2714W	
	29.12.42	1025	T/U 336	4323N-2714W	
VAN HEYGHEN (affrété par C.M.B.)					
GANDIA M. Potié †	22.1.42	2221	T/U 135	4245N-5300W	ON 56

1	2	3	4	5	6
TRANSMARINE					
ARBEL L. Van Griethuysen	12.4.41	2245	B/Av alld.	Longships Avion abattu	
ARMEMENT GOOSSENS					
SUZON R. Lejeune	1.10.39	1850	A/U 35	4843N-0402W	
VAE VICTIS A. François	20.4.42	1930	M	214°3 m Aldeburgh Buoy	
ARMEMENT ANVERSOIS					
BRABO R. de Beaune	13.3.42	0145	Col. ss POZNAN	Entrée de Newcastle	
SNAUWAERT					
JACQUELINE	9.44		Sab.	Bayonne	
SONACO					
BISON	Capturé dans un		port français	et utilisé par l'occupant.	
	8.5.44		A chassé par MGB britannique	devant le feu de Corbière	
Capturé dans un port français et utilisé par l'occupant. Libéré par la Cour des Prises de Hambourg, puis repris par celle-ci.					
SOCIETE MARITIME ANVERSOISE					
VILLE DE BRUGES L. Wynn	14.5.40	0715	B/Av. alld.	devant Doel	
VILLE D'ARLON A. Wilding † (1)	2.12.40	0409	T/U 47	Entrée St ; George's Channel Pas de survivant	HX 90
VILLE DE HASSELT G. Foy (1)	31.8.40	1600	T/U 46	57N-09W	
VILLE DE MONS P. Robertson (1)	2.9.40	1635	T/U 47	5820N-12W	
VILLE DE GAND R. Carlier †	19.8.40	0005	T/U 48	5528N-1510W	
VILLE DE NAMUR J. Grymonprez	19.6.40	2005	T/U 52	4025N-0435W	
VILLE DE LIEGE C. Pedersen (2)	14.4.41	0117	T/U 52	5950N-2930W	
ARMEMENT COCKERILL					
EMERAUDE Ch. Boehme	2.7.45	0320	Coll. avec épave EMPIRE PATH	336°8,1 m Ostende L/H	
Capturés dans des ports français et utilisés par l'occupant :					
DIAMANT	20.9.42	2240	Ech.	Roches du Dognest- St.-Héliér	
TURQUOISE	18.6.42	1600	Ech.	6 m N Port en Bessin chassé par MTB britannique	
ARMEMENT L. HERMANS					
ADOLPHE URBAN M. Vyncke †	7.3.41			Quitte Swansea pour Drogheda et disparaît. Vraisemblablement coulé par avion, le lendemain.	
CHARLES M. Couvreur †	2.2.40	2130	Ech.	Roches du Cap Whitby	
MARGUERITE R. Larsen	15.2.41	0727	Coll. avec s.s. ROBERT	5351N-0025E	
MEUSE R. Van Dyck †	18.1.40	0603	Ech.	Haisborough Sands	
QUENAST O. Bruynhooghe	26.11.39	0415	N	3 m N du North Hinder L/V	

1	2	3	4	5	6
ROSA E. Hubert	13.12.39	1315	M	7 m SES Tyne Entrance	
YVONNE E. Piret †	12.6.40	0900	M	North Goodwin L/V	
ARMEMENT VERSHUEREN					
PALLIETER G. Thys	2.2.41	2330	N	5515N-0518W Tempête et cargaison ripée	
PLOUVIER MARITIME					
ALCA	12.4.45		B/Av. RAF	Cale sèche 5 Wilhelmshaven	
	Réquisitionné sur cale par l'occupant au Chantier Boel et utilisé par lui comme Sperrbrecher 185 HANSBURG.				
ARMEMENT VLOEBERGS					
JOHAN/TRINIDAD L. Bassarate (3)	5.9.41	2030	A/MAG- GIORE BARACCA	46630N-17245W	
ARMACO					
EMINENT R. de Beaune	15.3.42	1545	M	5132N-0537W	
REGIE DE LA MARINE					
BELGIAN AIRMAN E. Cailloux	14.4.45	1152	T/U 879	3609N-7405W	
BELGIAN FIGHTER A. Costermans	9.10.42	0454	T/U 68	358S-1830E	
BELGIAN SOLDIER H.A. Sanglier	3.8.42	2305	T/U 552	4552N-4713W	ON 115
	4.8.42	0229	T/U 607	4552N-4713W	
LIGNE OSTENDE-DOUVRES (Adm. de la Marine)					
PRINCE PHILIPPE Cdr. R.E.D. Ryder RN (1)	15.7.41	0245	Coll. avec s.s. EMPIRE WAVE	5459N-0530W	
	Paquebot neuf, inachevé, évacué de Cockerill le 13.5.40 vers la Grande Bretagne.				
PRINCE LEOPOLD Cdr. F. Bayles RN (1)	29.7.44		T/U 621	5019N-0053W	
	Tous deux en Service Britannique.				
NAVIRES DE PRISE					
SIGURDS FAULBAUMS Lt. Séron C.d.M.	23.5.40	1254	T/U 9	5129N-0238E	
GORM Cdt. A. Timmermans C.d.M.	13.5.40	0745	M	2.6 km NEXN Zeebrugge Môle L/H	

LOUIS SHEID, échoué, 1-12-39

Deux des neuf tomb

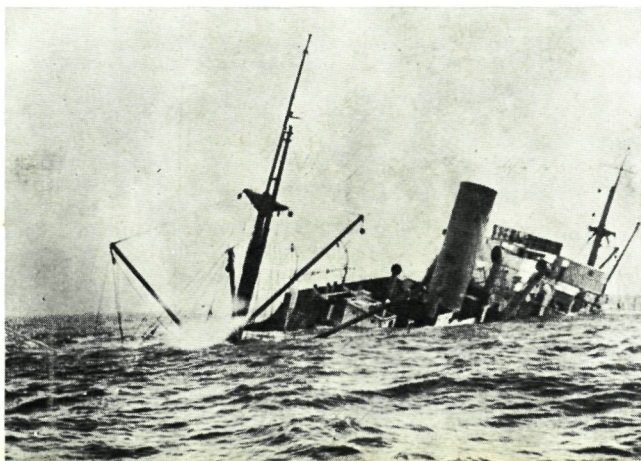


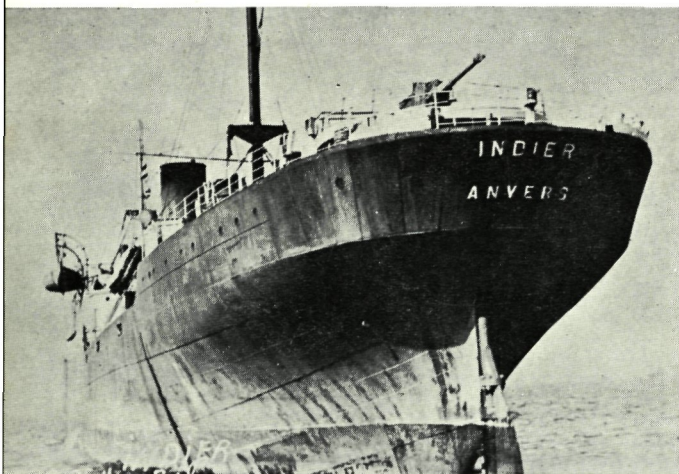
1	2	3	4	5	6
Plusieurs de nos navires furent gravement avariés par faits de guerre mais survécurent à leurs blessures. Citons au hasard :					
MARIE FLORE B. Peelman	4.5.41	2315	B/Av. alld.	Trevose Head	
MOKAMBO A. Dasseville	2.6.41	1925	T/U 147	5638N-1024W	
ALEXANDRE ANDRE G.G. Thibermont	3.8.41	2305	T/Av. ital.	8 m Zafarona Light	
	15.3.44	0100	B/Av. alld.	Port de Naples	
KATANGA J. Onghena	26.10.40	1630	M	100°3encablures Pillar Buoy	
HENRI JASPAR Ch. Lauwereins	8.2.41	1615	M	Middles ex Buoy (Cardiff)	
JEAN JADOT J. Prié	4.5.41 et suivants	0700	B/Av. alld.	Docks de Liverpool	
LEOPOLD II A. Sarens	4.5.41 et suivants	0700	B/Av. alld.	Docks de Liverpool	
ANNA A. Aspeslagh	7.9.40	1800	B/Av. alld.	Docks de Londres Russia Yard South	
	9.9.40	0100	B/Av. alld.	Surrey Docks incendié, et chaviré	
SAMBRE A.L. Bultiauw	7.9.40	1800	B/Av. alld.	Docks de Londres Russia Yard South	
	9.9.40	0100	B/Av. alld.	Surrey Docks incendie et chaviré	
PRESIDENT FRANCOUI N. Manisse	7.9.40	0530	B/Av. alld.	Docks de Londres N° 87 Quebec Surrey Docks	
LIEGE J. Gilles	9.6.40	1000	Soufflé et projection de pierres de taille	Bloqué à Rouen entre „Pont de Fer“ et Transbordeur dynamités, effondrés dans la Seine.	

Pour ne pas allonger cette énumération, limitons là ici.

PERSIER

KABINDA, 8-12-39





INDIER à New-York, 25-2-41

C'est le vapeur JEAN JADOT qui, sous le commandement du capitaine Prié, entre le tout premier à Alger le 8.11.42 au matin ; c'est le PRINCE DE LIEGE qui le 6.9.43 et sous le commandement du capitaine Gérard, entre le tout premier dans le tout premier port libéré d'Europe : Reggio di Calabria. Là, au cours d'une cérémonie d'une grandiose simplicité, le Maréchal Montgomery lui-même, est venu serrer la main de l'équipage belge, du capitaine au garçon de mess.

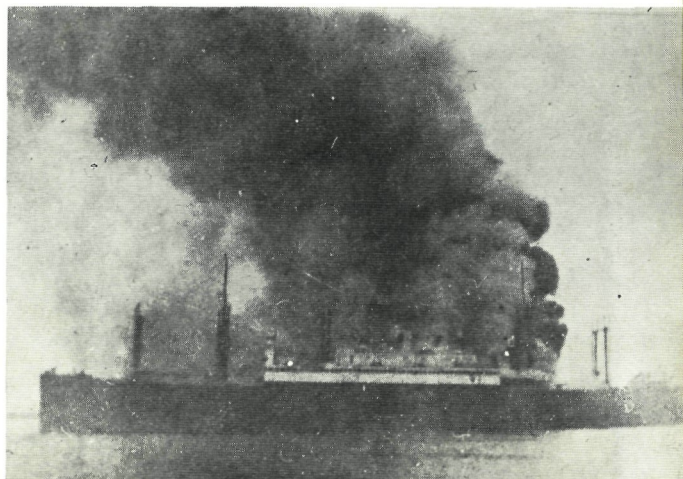
Revenant quelque peu en arrière, il faut savoir que lors de la première conquête de Benghazi par le Général Wavell en 1941, le premier navire à y entrer fut notre moteur ESCAUT sous le commandement du capitaine Adam. Lors du débarquement de Normandie, dans les premières heures du 6.6.44 nous voyons volontairement s'échouer sur le sable à nouveau français, nos petits cargos MARCEL, MARIE FLORE, MARIE, JULIA. Celui-ci, pour ne citer que lui, avec 500 t. de munitions, 100 t. d'essence pour les chars en plus d'une compagnie du 124e Régiment d'infanterie, de New York. Au J+4 ce fut le tour du GIRONDE et au J+7, du HENRI GERLINGER.

Si certains de nos navires furent les premiers à entrer ou à arriver dans les lieux historiques, certains d'entre eux furent aussi les derniers à en évacuer d'autres. Nous voyons le moteur JOHAN quitter furtivement DORDRECHT le 10.5.40 à midi alors que du pont du chemin de fer, occupé par les parachutistes ennemis, le tir des armes automatiques s'est ralenti. Nous voyons le BRABO quitter Anvers le 14 mai, dernier navire à sortir du port. Nous devons à l'énergie du chef mécanicien Van Bauwel, de nous avoir épargné la honte d'abandonner ce navire intact.

Nous voyons le célèbre RENE-PAUL sortir le dernier du Havre dans la nuit du 13 au 14.6.1940 bondé de réfugiés et de militaires alors que tout saute



S/S ELISABETH v. BELGIE 10-9--42



VILLE DE BRUGES, 14-5-40

et brûle autour de lui. Lorsque son capitaine a demandé un pilote il lui a été répondu qu'il n'y en avait plus et qu'il verrait assez clair à la lueur des incendiés pour arriver en rade. Nous savons quel fut son service de Lisbonne à Gibraltar.

Voici quelques cas illustratifs. Il y en a d'autres, beaucoup d'autres.

Nos marins et nos pêcheurs ont abattu 7 avions allemands.

Là place manque pour parler du travail magnifique réalisé par nos pêcheurs.

Mais il ne faut pas passer sous silence leur impressionnante participation à l'évacuation, sous le feu, de Dunkerque, et celle d'autres ports français : Calais, Boulogne, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Cherbourg, Brest et La Pallice.

* * *

Aucune armée ne peut vivre ni combattre sans ravitaillement. Quels que soient ces approvisionnements, quelles que soient les matières premières indispensables à leur fabrication, les uns et les autres constituent les principaux transports effectués par les marines marchandes pour les armées, pour les flottes de guerre et pour le peuple travailleur.

Les marins marchands sont cependant ceux-là seuls qui apportent à ces armées et à ces flottes tout et plus encore de ce dont elles ont besoin pour vivre, pour combattre et pour vaincre.

Il faut que le Belge rende à nos marins l'hommage qui leur est dû. Parmi eux, il y a de sublimes héros. Ce sont les meilleurs d'entre nous et leur métier est un des plus beaux qui soient au monde.

Il faut que le Belge sache que nos équipages marchands, contre les vents et les raz de marée de la guerre, ont fait honorablement flotter notre pavillon sur les sept mers, sans interruption ni défaillance, de septembre 1939 à septembre 1945, et même bien au delà.

Ce que sont devenus les sous-marins qui ont coulé nos navires.

N°	Cdt.	Cause	Date de la perte du navire belge	Heure	Position	Nom du navire belge
U 26	Ewerth	M	15.9.39	1755	Shambles L/V	ALEX VAN OPSTAL
U 35	Lott	TA	1.10.39	1845	4008N-073650W	SUZON
U 38	Liebe	T	21.6.40	1753	4725N-0455W	LUXEMBOURG
U 46	Endrass	T	31.8.40	1600	57N-09W	VILLE DE HASSELT
U 47	Prien	T	2.9.40	1639	5820N-12W	VILLE DE MONS
U 47	Prien	T	2.12.40	0409	± 55°N-1830W	VILLE D'ARLON
U 47	Prien	T	26.2.41	0018	5550N-1420W	KASONGO
U 48	Rösing	T	19.8.40	0005	5528N-1510W	VILLE DE GAND
U 48	Schültze	T	29.3.41	0624	6118N-2205W	LIMBOURG
U 52	Salman	T	19.6.40	1810	4025N-0435W	VILLE DE NAMUR
U 52	Salman	T	14.4.41	0117	5950N-2930W	VILLE DE LIEGE
U 68	Merten	T	9.10.42	0454	35S-1830E	BELGIAN FIGHTER
U 73	Rosenbaum	T	3.4.41	0512	5812N-274°W	INDIER
U 96	Lehmann - Willenbrock	T	12.12.40	0431	5752N-0842W	MACEDONIER
U 96	Hellriegel	T	10.9.42	1631	5130N-2825W	ELISABETH V. BELGIE
U 132	Vogelsang	T	6.7.42	2328	4930N-6630W	HAINAUT
U 135	Praetorius	T	22.1.42	2221	4245N-5300W	GANDIA
U 147	Wetjen	T	2.6.41	1925	5638N-1024W	MOKAMBO (1)
U 155	Piening	T	14.5.42	0440	1132N-6243W	BRABANT
U 167	Sturm	T	28.3.43	2330	2444N-1648W	MOANDA
U 204	Kell	T	10.6.41	0248	4830N-4130W	MERCIER
U 225	Leimkühler	T	(28.12.42 29.12.42)	(2253 0813)	(4323N-2714W 4323N-2714W)	PRESIDENT FRANCOUI PRESIDENT FRANCOUI
U 336	Hunger	T	29.12.42	1025	(4323N-2714W)	JEAN JADOT
U 453	Frhr. von Schlippenbach	T	20.1.43	1640	Cap Tenes	
U 486	Meyer	T	24.12.44	1754	4945N-0134W	LEOPOLDVILLE
U 515	Henke	T	1.5.43	0513	0758N-1414W	MOKAMBO
U 552	Topp	T	3.8.42	0305	4552N-4713W	BELGIAN SOLDIER (2)
U 502	von Rosenstiel	T	9.6.42	1747	1105N-6641W	BRUXELLES
U 556	Wohlfarth	TA	10.5.41	2037	5754N-3734W	GAND
U 564	Suhren	T	9.5.42	0258	2626N-8000W	LUBRAFOL
U 607	Mengersen	T	4.8.42	0229	4552N-4713W	BELGIAN SOLDIER
U 617	Brandt	T	23.9.42	1358	5810N-2820W	ROUMANIE
U 621	Kruschka	T	16.12.42	1950	5058N-2442W	EMILE FRANCOUI
U 621	Struckmann	T	29.7.44		5019N-0053W	PRINCE LEOPOLD
U 879	Manchen	T	14.4.45	1152	3609N-7405W	BELGIAN AIRMAN
U 1017	Riecken	T	11.2.45	1725	5024N-0420W	PERSIER
	Comandante Cappellini - Todaro	A	15.10.40	2315	32N-3120W	KABALO
Maggiore Baracca - Viani	A		5.9.41	2030	46630N-17245W	TRINIDAD (JOHAN)
Marcello - Teppati	A		20.1.41	1220	50N-19W	PORTUGAL
U 9 Lüth	NAVIRE DE PRISE	T	23.5.40	1254	5129N-0238E	SIGURDS FAULBAUMS

Date de la perte du sous-marin	Position	Cause (GF = grenade de fond)
1.7.40 29.11.39	4803N-1130W 6053N-0247E	HMS GLADIOLUS et B/Av. HMS KINGSTON, KASHMIR, ICARUS GF
5.5.45	5334N-0832E	sabordage
4.5.45	5450N-0922E	sabordage
3.8.41	6047N-1413W	HMS WOLVERINE GF
3.8.41	6047N-1413W	HMS WOLVERINE GF
3.8.41	6047N-1413W	HMS WOLVERINE GF
3.5.45	5407N-1050E	sabordage
3.5.45	5407N-1050E	sabordage
3.5.45	Kiel	sabordage
3.5.45	Kiel	sabordage
10.4.44	3325N-1829W	B+GF avions du CVE GUADALCANAL
16.12.43	3607N-0050W	USS WOOLSEY, TRIPPE, GF+A
30.3.45	5351N-0810E	B/Av. RAF
30.3.45	5351N-0810E	B/Av. RAF
5.11.42	5807N-3313W	B/Av. RAF
15.7.43	2820N-1317W	HMS ROCHESTER, MIGNONET- TE, BALSAM GF
2.6.41	5638N-1024W	HMS WANDERER, PERIWINKLE GF
30.6.45	vers Loch Ryan pour "Opération Deadlight"	
6.4.43	2747N-15W	sabordé après avaries. Relevé en 1951, utilisé pour film et démol.
19.10.41	3546N-0602W	USCG MALLOW, HMS ROCHESTER GF
21.2.43	5125N-2728W	USCG SPENCER GF
4.10.43	6040-2630W	B/Av. américain
21.5.44	3813N-1636E	HMS TERMAGANT, TENACIOUS, LIDDLESDALE GF
12.4.45	6044N-0439E	HMS TAPIR T
9.4.44	3435N-1918W	B+GF av. du CVE GUADALCA- NAL, POPE, PILLSBURY, CHA- TELAIN, FLAHERTY
2.4.45	5351N-0810E	sabordage
5.7.42	4610N-0640W	B/Av. RAF
27.6.41	6024N-2900W	HMS NASTURTIUM, CELANDINE, GLADIOLUS GF
14.6.43	4417N-1025W	B/Av. RAF
13.7.43	4502N-0914W	B/Av. RAF
12.9.43	3538N-0327W	échoué, sabordé, B/Av. RAF, épave détruite artillerie HMS HYACYNTH, HMAS WOOLLON- GONG
18.8.44	4552N-0236W	HMCS OTTAWA, KOOTENAY, CHAUDIERE GF
18.8.44	4552N-0236W	HMCS OTTAWA, KOOTENAY, CHAUDIERE GF
19.4.45	4912N-6145W	USS BUCKLEY, REUBEN JAMES GF
29.4.45	5604N-1106W	B/Av. RAF
10.9.43	entré à Sabang venant d'Europe, deux jours après promulgation armistice italien. Saisi par les Japonais et transféré aux Allemands. Devenu UIT 24. saisi par les Japonais, devenu RO 503. Capturé par Américains à la capitulation du Japon, coulé par Américains devant Kobe.	
8.5.45		
2.9.45		
2.9.41	4015N-2055W	HMS CROONE GF
22.2.41	5900N-1700W	HMS MONTGOMERY GF
20.8.44	4412N-2841E	B/Av. soviétique

(1) rentré en Grande Bretagne, avarié.
(2) achevé par U 607.

Ce que sont devenus les Commandants de ces sous-marins.

1° ALLEMANDS

Les distinctions ci-dessous, attribuées à ces commandants sont reprises à ce tableau sous la forme abrégée, et officielle de :

Promotions

Indiqué dans le tableau comme :

Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes	R
Eichenlaubs zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes	RE
Eichenlaubs mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes	RES
Eichenlaubs mits Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes	RESB

Note : 30 - 162.333 t.br. = a coulé 30 navires totalisant 162.333 tonnes brutes.

+ Kpt K. EWERTH	+ U 850	le 20.12.43	3254-3701W	B/Av. CVE BOGUE
— K. Kpt W. LOTT	+ U 35	le 29.11.39	6053N-0247W	GF HMS KINGSTON, KASHMIR, ICARUS
— F. Kpt H. LIEBE		le 14.8.40	promu „R”	9e de la liste
10e as 30-162.333 t.br.		le 10.6.41	promu „RE”	5e de la liste
+ Kptlt E. ENDRASS	+ U 567	le 21.12.41	4402N-2010W	GF HMS DEPTFORD
19e as 22-128.879 t.br.		le 5.9.40	promu „R”	HMS SAMPHIRE 12e de la liste
+ K. Kpt G. PRIEN	+ U 47	le 3.8.41	6047N-1413W	GF HMS WOLVERINE
9e as 28-164.953 t.br.		le 18.10.39	promu „R”	1er de la liste
		le 20.10.40	promu „RE”	1er de la liste
— Kpt z. S.H. RÖSING		le 29.8.40	promu „R”	10e de la liste
devenu Chef de la 7 U-Flottille				
— K. Kpt H. SCHULTZE		le 1.3.40	promu „R”	2e de la liste
6e as 26-171.122 t.br.		le 12.6.41	promu „RE”	6e de la liste
— K. Kpt O. SALMAN				
— Kpt z. S.K.F. MERTEN		le 13.6.42	promu „R”	50e de la liste
4e as 29-180.744		le 16.11.42	promu „RE”	17e de la liste
+ K. Kpt H. ROSENBAUM		le 12.8.42	promu „R”	55e de la liste
— F. Kpt H. LEHMANN- WILLENBROCK		le 26.2.41	promu „R”	25e de la liste
8e as 22-166.596 t.br.		le 31.12.41	promu „RE”	8e de la liste
+ Kptlt H.J. HELLRIEGEL	+ U 543	le 2.7.44	2534-2136W	B/Av. CVE WAKE ISLAND
		le 3.2.44	promu „R”	101e de la liste
+ Kptlt E. VOGELSANG	+ U 132	le 5.11.42	5807N-3313W	B/Av. RAF
— Kptlt F.H. PRAETORIUS				
+ Oblt z. S.E. WETJEN	+ U 147	le 2.6.41	5638N-1024W	GF HMS WANDERER, HMS PERIWINKLE
— K.Kpt A. PIENING		le 13.8.42	promu „R”	56e de la liste
21e as 25-127.649 t.br.				
— F. Kpt K. STURM				
+ Kptlt W. KELL	+ U 204	le 19.10.41	3546N-0602W	GF USCG MALLOW, HMS ROCHESTER
+ Oblt. z. S. W. LEIMKÜHLER	+ U 225	le 21.2.43	5125N-2728W	GF USCG SPENCER
+ Kptlt H. HUNGER	+ U 336	le 4.10.43	6040N-2630W	B/av. USA
— K.Kpt Frhr. E. R. von SCHLIPPENBACH		le 19.11.43	promu „R”	96e de la liste
+ Oblt. z. S. d. R. G. MEYER	+ U 486	le 12.4.45	6044N-0439E	T HMS TAPIR
+ Kptlt J. von ROSENSTIEL	+ U 502	le 5.7.42	4610N-0640W	B/av. RAF

+ K.Kpt z. V. W. HENKE 12e as 25-156.829 t.br.	+ U 515	le 9.4.44 le 17.12.42 le 4.7.43	3435N-1918W GUADALCANAL, POPE, PILLSBURY, CHATELAIN, FLAHERTY	B+GF avions du CVE 69e de la liste 26 de la liste
— F. Kpt E. TOPP 3e as 34-193.684 t.br.		le 20.6.41 le 11.4.42	promu „R” promu „RE”	30e de la liste 10e de la liste
— Kptlt H. WOHLFARTH		le 15.5.41	promu „R”	27e de la liste
— F.Kpt. R. SUHREN (33e as) 17-93.917 t.br.		le 3.11.40 le 31.12.41 le 1.9.42	promu „R” promu „RE” promu „RES”	19e de la liste 9e de la liste 3e de la liste
— K.Kpt E. Mengersen		le 18.11.41	promu „R”	35e de la liste
— F.Kpt A. BRANDI		le 21.1.43 le 11.4.43 le 9.5.44 le 23.11.44	promu „R” promu „RE” promu „RES” promu „RESB”	75e de la liste 22e de la liste 5e de la liste 2e et dernier de la liste
— Kptlt M. KRUSCHKA				
+ Oblt z. S. H. STRUCKMANN	+ U 621	le 18.8.44 le 11.8.44	4552N-0236W promu „R”	GF HMCS OTTAWA, KOOTENAY-CHAUDIERE 110 de la liste
+ Kptlt E. MANCHEN	+ U 879	le 19.4.45	4912N-6145W	GF USS BUCKLEY USS REUBEN JAMES
+ Oblt. z. S. d. R. W. RIECKEN	+ U 1017	le 29.4.45	5604N-1106W	B/av. RAF
+ Kpt z. S. W. LÜTH 2e as 43-225.713 t.br.		le 24.10.40 le 13.11.42 le 15.3.43 le 9.8.43	promu „RE” promu „RE” promu „RES” promu „RESB”	18e de la liste 16e de la liste 4e de la liste 1er de la liste

2° : ITALIENS

+ C.C. S. TODARO + Trawler CEFALO	le 14.12.42	0815	LA GALITE Mi/Av. RAF
		Reçut six fois la décoration à la valeur militaire et, à titre posthume, le médaille d'or à la valeur militaire, la plus haute distinction italienne.	
+ C.C. C. A. TEPPATI + MARCELLO	le 22.2.41	59N-17W	GF HMS MONTGOMERY
+ TV. G. VIANI + MAGGIORE BARACCA	le 8.9.41	4015N-2055W	GF HMS CROONE
		P.E.R. SCARCERIAUX Président du Belgian Nautical Research Association (*)	

Copyright reserved

Reproduction, adaptation, traduction interdites sans accord écrit.

(*) Le Belgian Nautical Research Association (B.R.N.A.) édite tous les 2 mois un bulletin le "Belgian Shiplover" donnant avec une précision absolue des listes de navires, leurs caractéristiques, leur histoire.

ALLE HENSJES

WATERSPORT BIJ DE KONINKLIJKE MARINE

Het zeilen en roeien wordt echter niet alleen in „scheeptijd ” beoefend ; vanzelfsprekend vinden deze mooie sporten een dankbare voortzetting in de „ eigen tijd ”. Gesteund en gestimuleerd door de marine-leiding zijn hiertoe steeds vele mogelijkheden. Zo worden ieder voorjaar de bekende periodieke zeilwedstrijden georganiseerd op de Texelse rede, traditiegetrouw in de typische modelsloepen. Dan komen de cracks in actie, de oude rotten, door en door bekend met het gedrag van de sloep in wind en tijd. Niet zelden gebeurt het dat zij hun jongere collega's vele mijlen achter zich laten, maar vaak ook worden zij door eigen leerlingen overvleugeld. De strijd om de fraaie wisselprijs, het zilveren vikingsschip, is altijd fel en hardnekkig.

In het najaar organiseert de Koninklijke Marine de zogenaamde aanmoedigingswedstrijden voor het zeilen en roeien in modelsloepen. Deze evenementen vinden meestal plaats op het IJsselmeer benoorden Muiden en in de Amsterdamse Dijkgracht. De marine-roekampioenschappen, die jaarlijks worden gehouden, ondervinden evenals de aanmoedigingswedstrijden steeds grote belangstelling.

Behalve de activiteiten die van de Koninklijke marine zelf uitgaan, zijn er nog drie zelfstandige verenigingen van marinepersoneel waarin het zeilen, en in mindere mate, het roeien worden uitgeoefend.

De Koninklijke Marine Jachtklub

Deze vereniging telt ca. 750 leden, merendeels actief dienende officieren maar ook reserve- en gepensioneerde officieren. Er wordt naar gestreefd om zoveel mogelijk tot een gestandardi-

Aan boord van het moderne oorlogsschip komen kleine vaartuigen tegenwoordig nauwelijks meer voor ; alleen de motorbarkas kan zich in de maalstroom van deze tijd met zijn talloze nieuwe ontwikkelingen handhaven voor het onderhouden van de verbindingen tussen het schip en de wal. Toch is het varen met sloepen - of dit nu roeien, zeilen of op de motor is - een essentieel onderdeel blijven vormen van de opleiding van het personeel van de Koninklijke Marine. Men kan zich afvragen : waarom ?

Slechts in een klein vaartuig kan een direkt beroep worden gedaan op de deskundigheid van de marine-man als individu. De ene keer zal hij stipt en snel moeten gehoorzamen, een andere keer zal hij zelf moeten beslissen en ervoor moeten zorgen dat hij bepaalde opdrachten prompt uitvoert.

Het vertrouwd maken met het element water en het aankweken van teamgeest worden op deze wijze, tijdens de opleiding, gecombineerd met het bijbrengen van de nodige kennis op het gebied van zeemanschap.

Voor de manschappen begint deze kennis - o, ironie ! - op de Loosdrechtse Plassen ; in de Marine-jachthaven „De Boomhoek” worden hiervoor dagelijks een tiental modelsloepen van het type B2 gebruikt. De toekomstige officieren - adelborsten of ook wel jonkers genoemd krijgen hun eerste opleiding in wat zouter water : de Nieuwdiepse Haven en de historische rede van Texel.

Heel wat "boot-materiaal" staat ter beschikking van de „Adelborsten roei- en zeilvereniging"



seerdejachtvloot te komen die zodanig is uitgebouwd en pyramidevormig is samengesteld, zodat de top uit zeegaande wedstrijd-jachten bestaat. Op deze wijze kan iedere marine-officier zich bekwamen om wedstrijdzeiler te worden, eventueel ook in zee-zeilwedstrijden.

De Marine Watersportvereniging

De ca. 550 leden van deze vereniging, die overeenkomstig de Marine Jachtklub is opgezet, zijn onderofficieren en manschappen. Zij leggen zich vooral toe op de binnenwatersport, waarbij regelmatig ook aan wedstrijden wordt deelgenomen. Tevens geeft deze vereniging zeer populaire zeillessen aan jeugdige schepelingen; de vakkundigheid waarmee deze worden gegeven garandeert iedere enthousiast de mogelijkheid zich te ontplooiën tot een bekwaam zeiler.

De Adelborsten Roei- en zeilvereniging

Een aparte vereniging wordt gevormd door de Adelborsten die op het Koninklijk Instituut voor de Marine hun opleiding tot officier ontvangen. Het accent ligt bij deze vereniging niet uitsluitend of hoofdzakelijk op zeilen, doch ook op roeien. In verschillende wedstrijden komen de Adelborsten-roeiers regelmatig uit.

Het materiaal

Voor het beoefenen van de roei- en zeilsport beschikken de marine en de marinevereniging over een uitgebreide hoeveelheid materiaal, waaronder een tiental zeegaande jachten. Hr Ms. Urania is hiervan het grootste en meest bekende; in internationale wedstrijden laat zij vaak van zich spreken.

Het kleinere materiaal bestaat uit 10 Draken, 17 jachten in de BM-klasse, 19 jachten in de Vrijheidsklasse, 23 jollen en 12 andere kleine zeilschepen, 12 toerjachten (merendeels kajuitjachten), 27 roeiboten (waaronder 12 geschikt voor wedstrijden), kano's, enz. De 26 modelschepen B2-9 meter lang en getuigd met twee masten - blijven hierbij dan nog buiten beschouwing evenals de talloze jachten en jachtjes die particulier eigendom zijn.

Watersport ook buitengaats

We zeiden reeds dat een of meerdere motorvaartuigen aan boord van de oorlogschepen een noodzakelijkheid zijn voor de communicatie met de wal of met andere schepen. Sinds kort zijn er echter op enkele schepen zoals Hr Ms. De Ruyter ook zeilsloepjes te vinden om de bemanningen ook buitengaats de gelegenheid te geven de zeilsport te beoefenen. Verwacht wordt dat de dienst Ontwikkeling, Sport en Ontspanning er binnenkort in zal slagen alle schepen van zeilsloepjes te voorzien zodat het militair personeel van de Koninklijke Marine overal ter wereld aan deze boeiende sport kan deelnemen.

J.D.

les plaisanciers



Il arrive certainement aux marins professionnels de se demander quel genre d'hommes, et de femmes, sont les amateurs, qu'ils rencontrent en mer, à bord d'un yacht, et souvent loin des côtes.

Le plaisancier est un individu, attiré par la navigation, qu'il pratique pour son plaisir, et sans but de lucre quelconque. Ou encore, comme l'a un jour défini le Duc d'Edimbourg, „c'est un monsieur qui a choisi la façon la plus lente, la plus mouillée, la plus inconfortable de parcourir de petites distances en dépensant de grandes sommes d'argent.”

Comme tout ce qui se pratique uniquement pour le plaisir, cette navigation peut se faire au petit bonheur, sans trop s'occuper du côté technique, ou encore, et c'est souvent le cas, avec un sérieux et une attention dignes du meilleur professionnel.

C'est que, en effet, il est des plaisanciers qui sont fiers de leur savoir-faire, et qui pratiquent l'art de la navigation et de la manœuvre avec un désir de perfection né de l'amour de leur sport.

Il y en a malheureusement d'autres, qui n'ont que l'intention de se défouler sur l'eau, sans attention aucune pour autrui. Ce sont ceux-là qui mettent parfois les professionnels en difficulté, par leurs manœuvres irréfléchies, et qui, de ce fait, amènent mauvais renom et réglementations restrictives à tout le monde du yachting.

S'il est vrai qu'il y a toujours eu des farfelus nautiques, tout comme il y a des chauffeurs dangereux sur les routes, il est à remarquer que leur nombre va croissant, et qu'ils sont bien plus nombreux parmi les pratiquants de la motonautique sur canot rapide, que parmi ceux de la voile. Ce phénomène trouve certainement son origine dans l'évolution rapide de notre société de consommation. Là où, quand j'ai commencé à naviguer, le novice passait plusieurs saisons „devant le mât”, à apprendre son métier de navigant sous la conduite d'un capitaine chevronné, il n'est plus rare du tout de voir un parfait néophyte, à présent, acquérir un grand yacht, et se croire capitaine dès qu'il a coiffé la casquette blanche.

Il est dès lors normal, que seule une organisation rationnelle du sport nautique soit en mesure de pouvoir à l'éducation nécessaire de tous les navigateurs. Malheureusement, qui dit „organisation” et „sport”, enchaîne automatiquement avec „compétition”.

Ceci ne veut pas dire que cette compétition soit mauvaise en elle-même, mais seulement qu'elle doit venir après la formation et non pas la remplacer, comme c'est trop souvent le cas. Les dirigeants de clubs de yachting sont surtout soucieux du palmarès, qui doit hausser le renom de leur société. C'est probablement pour cette raison qu'ils poussent les jeunes membres à la compétition, dès le début de leur formation, sans trop se préoccuper d'en faire des marins.

Ainsi voyons-nous de jeunes barreaux s'affronter en régate, sans avoir autre chose que des notions fort vagues des forces qu'ils sont appelés à contrôler. Ils connaissent le règlement de course, certes, mais ne leur parlez pas de règles de route envers les non-concurrents.

Certains grands clubs cependant, et leur nombre va croissant, se sont souciés de la formation technique de leurs membres, et ont supplié au temps de pratique par une solide formation technique. Ceux-là ne devront pas craindre la venue d'une réglementation officielle.

Où en sommes-nous en ce moment, au point de vue réglementation ? Quiconque peut-il, sans restriction, acquérir et conduire un yacht de par les mers ? De tous les pays qui nous entourent, seule la France connaît, depuis le début de cette année, une réglementation restrictive, un „permis de conduire" nautique. Ni en Grande-Bretagne, ni en Hollande il n'y a la moindre restriction au droit de prendre la mer comme maître après Dieu.

S'il est vrai que la Grande-Bretagne connaît les brevets d'aptitude „Yacht Master, Coastal" et „Yacht Master, Ocean", tous deux délivrés par le „Board of Trade", ces brevets ne sont pas obligatoires.

En Belgique nous connaissons un système hybride, qui n'exige un brevet d'aptitude qu'à partir d'une certaine taille de bâtiment. Les lois sur la Sécurité des Navires, des 25 août 1920 et 30 juillet 1926, instaurant les Règlements concernant l'Inspection Maritime, soumettent à ces règlements les bâtiments de plaisance ayant plus de 15 m. à la flottaison. C'est donc par le biais de ces règlements, que celui qui commande un bâtiment de plaisance de cette taille, doit être titulaire d'un brevet de capacité officiel.

Un arrêté Ministériel de février 1936, avait donné accès aux plaisanciers, aux examens professionnels de Second et de Patron en Cabotage, lesquels brevets leur étaient délivrés au titre de la plaisance.

Comme le syllabus de ces examens, conçus pour les officiers de la marine marchande, comprenait des branches, notamment au sujet du chargement et de l'arrimage des navires, dont les plaisanciers n'avaient que faire, un Arrêté Royal du 21 mai 1958 instaura deux nouveaux brevets, appelés à remplacer les anciens. Le syllabus de ces épreuves, complètement adapté aux besoins de la navigation de plaisance, garde toutes les sciences de calculs nautiques, des anciens examens, mais en acceptant l'emploi des méthodes modernes.

Les branches, qui n'étaient d'aucune utilité pour la plaisance, furent supprimées, tandis que la connaissance des Règlements pour la Prévention des Abordages en Mer, ainsi que ceux de l'Escaut et des Eaux de la Côte fût encore renforcée.

Les deux brevets officiels à présent en vigueur sont :

1. le brevet de **Yachtman** : permettant la conduite d'un bâtiment de plaisance dans les eaux de la côte Belge, et sur l'Escaut Maritime.
2. le brevet de **Navigateur de Yacht** : permettant la conduite d'un bâtiment de plaisance au long cours.

Comme vous pouvez le voir, si le premier brevet ne va pas aussi loin que l'ancien brevet de Second, le dernier permet une navigation illimitée, qui n'était, théoriquement du moins, pas à la portée du Patron au Cabotage.

La difficulté de l'examen à passer à l'Ecole de Navigation d'Ostende a jusqu'ici fortement limité le nombre de brevets délivrés. A cette date il n'y a qu'environ 120 brevets de Yachtman, et environ 20 brevets de Navigateur de Yacht de délivrés. Si l'on compte qu'il y a près de 4.000 plaisanciers en Belgique, le pourcentage n'est vraiment pas élevé.

N'oublions cependant pas, que ces brevets, assimilables, quand à la matière, à celui d'un officier de marine, ne sont obligatoires que pour la conduite d'unités de plus de 15 m. à la flottaison, c.à.d. de la taille d'un chalutier moyen.

A part ces diplômes obligatoires dans les limites décrites ci-dessus, il existe depuis peu deux brevets volontaires, délivrés conjointement par la Fédération Royale Belge de Yachting, la Ligue Maritime, et l'I.N.E.P.S.

Ces brevets sont :

1. **le brevet A** : attestant de la capacité de conduire un dériveur ayant jusqu'à 20 m² de voilure.
2. **le brevet B** : attestant de la capacité de conduire, en navigation côtière, un cabinier jusque 5 tonneaux de jauge brute, et ce jusqu'à 20 milles des côtes.

Pour autant que je sache, il n'y a pas encore de brevets B de délivrés. Quand aux brevets A, il doit y en avoir un peu plus de six cents, à présent.

Il m'a souvent été demandé, de quels instruments disposaient les plaisanciers, qui naviguent au large.

Afin de justifier la réponse à cette question, il convient de comprendre les circonstances particulières, propres à ce genre de navigation. Sans risquer la contradiction, je puis affirmer que la grande majorité des yachts sillonnant la mer, loin des côtes, et réalisant des traversées de la Mer du Nord et de la Manche, sont des voiliers, ou des voiliers à moteur auxiliaire. Ces unités ne sont pas de grande taille, et leur équipage se tient, pour la conduite du bateau, assis sur le pont. Ainsi, l'œil du pilote se trouve rarement à plus de 2 m. au dessus de l'eau, et sa concentration est assez régulièrement perturbée par une giclée d'eau salée en pleine figure.

Par dessus le marché, la plate-forme sur laquelle il se trouve est des plus vivantes, bondissant au gré des vagues. Et malgré tout cela, la vitesse du bateau n'est guère folichonne, ne dépassant souvent pas les 5 nœuds.

Ainsi sont réunis tous les éléments faits pour rendre la navigation des plus difficiles.

Afin de garantir malgré cela une traversée sans trop d'histoires, l'industrie spécialisée du yachting a mis au monde une série de petites merveilles de miniaturisation, tant en récepteurs radio-goniométriques, qu'en échos-sondeurs, loch, radio-compas, calculateurs de route, indicateurs relatifs de vent, anémomètres, compas de route et de relèvement, qui rendent le navigateur de plaisance bien souvent maître de la situation, précisément là où son confrère de la grande navigation y perdrait son latin.

Par dessus le marché, une documentation très fouillée, créée spécialement pour la plaisance, dispense des renseignements utiles au sujet, entre autres, des courants, qui permettent aisément à un navigateur averti d'atteindre le haut degré de précision rendu nécessaire par la limite de visibilité qui lui est imposée par son manque d'élévation au dessus de l'eau.

Et finalement, il y a les tours de main acquis par la pratique et l'expérience, qui permettent de trouver un horizon convenable, malgré la houle, de tenir le sextant au sec, de juger une distance avec une exactitude suffisante, toutes menues choses qui font que l'amateur averti s'y retrouve parfaitement. C'est ainsi, qu'un plaisancier expérimenté n'est pas autrement dépaycé sur la passerelle d'un navire, que par la taille et l'espace dont il dispose, ainsi que par la facilité avec laquelle il peut y travailler.

Il lui suffira de pouvoir extrapoler tirant d'eau, puissance, masse et inertie pour pouvoir y jouer un rôle utile.

Le plaisancier pourrait-il être de quelque utilité à la Force Navale ? Au stade du recrutement, certes. Ayant dès avant son entrée en service la vocation de la mer, il sera plus réceptif pour la formation qui lui sera donnée. Et pour autant qu'il ait, par son propre effort, acquis l'un quelconque des brevets de capacité qui lui sont accessibles, il pourra d'autant plus tôt jouer un rôle utile dans son unité.

Finalement, restant même après son service, en contact avec la mer, par la pratique constante, il ne connaîtra pas, ou bien moins que d'autres, cet oubli ou ce vieillissement des connaissances acquises pendant le service, qui enlèvent tant à l'utilité ultérieure du réserviste.

Etant venu à la navigation de son plein gré, il comprendra l'absolue nécessité de l'existence de la Force Navale, pour l'existence de notre pays. Elle trouvera en lui son meilleur ambassadeur, toujours prêt à défendre l'idée maritime.

ACTIVITE NAVALE BELGE

50 ans après...

j. verleyen

Introduction

En acceptant la mission de recueillir pour „NEPTUNUS " des renseignements inédits sur l'activité navale belge 14/18 (laquelle est en effet peu connue), je me suis trouvé un peu dans la situation d'un chef militaire qui a reçu et accepté une mission offensive tout en ayant obtenu carte blanche pour la remplir.

Que faut-il faire en pareil cas ? Il faut choisir des objectifs et songer aux moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Il faut également, si l'objectif s'avère peu intéressant ou difficile à atteindre, changer ses plans et choisir de nouveaux objectifs quitte à faire peut-être un long détour pour prendre l'objectif final à revers.

Les premiers objectifs qui m'étaient venus à l'esprit étaient les suivants : Faire une enquête à Gravelines qui fut de 1917 à 1918 la base du Dépôt des Equipages belge ;

Faire une enquête auprès des administrations communales de la côte belge afin de retrouver éventuellement parmi les anciens pêcheurs de vieux survivants de ce corps.

Disons tout de suite que cette enquête est commencée et je peux dès à présent remercier par la voie de NEPTUNUS Monsieur le Notaire J.B. de GHELDERE, Bourgmestre de Heist-aan-Zee. Heyst, je l'écris involontairement dans son ancienne orthographe, est liée à la mer depuis des siècles. Cette localité abrite à l'heure actuelle le plus important noyau de pêcheurs de notre côte et elle est la marraine du dragueur côtier M.929. Le bourgmestre de la cité balnéaire (Badstad) „Heist-Duinbergen " mérite du reste, à un autre titre, la gratitude de la Force Navale belge. Tous les ans, le quinze août, à l'occasion de la Bénédiction de la Mer, il organise une grande parade navale (Vlootparade) à laquelle prennent part les chalutiers de Zeebrugge qui sont montés par des Heistois et ils sont nombreux et puissants ! A cette parade des chalutiers, le Bourgmestre invite chaque année une ou plusieurs unités de notre Force Navale. Et c'est là une manière discrète mais efficace de faire connaître notre Force Navale que de la présenter, chaque année, à des centaines d'estivants belges, allemands, français, anglais, hollandais et luxembourgeois et que de la présenter fraternellement unie à nos pêcheurs qu'elle est chargée de protéger.

Monsieur le Bourgmestre de GHELDERE m'a reçu très aimablement et, en quelques jours, il a pris les contacts nécessaires pour me mettre en rapport avec des concitoyens à même d'aider. Qu'il en soit remercié ici ! Merci également à Blankenberge et à son Bourgmestre monsieur Devriendt qui nous fait parvenir des renseignements très intéressants et qui poursuit les recherches. Les prochaines localités contactées seront Ostende et Nieuport.

Revenons à Gravelines, premier objectif qui m'était venu à l'esprit pour la bonne raison que jamais, à ma connaissance, un reportage n'avait été réalisé sur les lieux. J'avais l'occasion de m'y rendre cette année et je me proposais de prendre contact avec la municipalité et si possible avec un journal local ou régional afin de lancer une campagne de prospection en vue de recueillir des souvenirs éventuels de la présence des marins militaires belges dans cette ville en 1917 et 1918.

Dès le début de ma mission, j'avais rencontré un oiseau de mauvais augure qui m'avait dit : „Vous perdrez votre temps, vous ne trouverez rien ! "

Aussi, avant d'entreprendre l'expédition de Gravelines, je m'en vais trouver

1914-1918

une brave dame de ma famille éloignée qui est de Gravelines et qui habite maintenant à Bruxelles. Et voici ce qu'elle me dit :

„Je suis en effet native de Gravelines et mes parents y tenaient un café. Pendant la guerre 14/18, il y a eu énormément de troupes belges à Gravelines. Il y avait des services de l'arrière qui étaient là en permanence et il y avait aussi des troupes qui venaient en repos en descendant du front de l'Yser. Certaines troupes combattantes, tenues sans doute en réserve pour l'offensive libératrice, sont même restées longtemps en garnison à Gravelines. C'est pourquoi, dès le début, une brigade de Gendarmerie belge fut installée à Gravelines pour maintenir l'ordre parmi tous ces militaires belges et c'est ainsi que j'ai connu mon mari qui était gendarme et qui a terminé sa carrière comme commandant de la Brigade de Gendarmerie de Flobecq”.

Question : „parmi tous ces militaires belges, avez-vous connu, à partir de mars ou avril 1917, des marins militaires belges ? Ils étaient cantonnés à Grand Fort Philippe et ils portaient une tenue semblable à celle des marins français avec la seule différence notable que le pompon du bérêt était bleu au lieu de rouge”.

Réponse : „Notre café fut fréquente durant toute la guerre principalement par des militaires belges et surtout par des officiers mais je ne me souviens pas de marins militaires belges. Je connais parfaitement Grand Fort Philippe et Petit Fort Philippe. Ces forts gardent l'entrée du chenal du port de Gravelines, lequel est très étroit et je ne me souviens pas de la présence de bâtiments de guerre belges dans le port. Si vous allez sur place, vous pouvez toujours vous renseigner au „Café de la Marine” qui existe toujours dans le même état dans lequel il se trouvait en 14/18.

Pas rassurant ce premier contact ! L'oiseau de mauvais augure aurait-il raison ?

Et alors me vient une idée lumineuse : J'ai fait mes études de Droit avec un certain Marc GOOR, actuellement avocat à Bruxelles, et il m'avait dit avant guerre, lorsque j'étais surnommé à l'Université „l'Amiral”, que son père était le lieutenant GOOR qui avait commandé la flottille du Tanganyika. Il était encore à cette époque Conseiller Naval à l'Administration de la Marine. Or, ce commandant GOOR est signalé dans l'ouvrage de Louis LECONTE („les ancêtres de notre Force Navale”) comme ayant commandé le „Ville d'Anvers” principale unité navale du Dépôt des Equipages de Gravelines et ce, après son retour d'Afrique.

Mais en voilà une idée ! Cet homme vit-il encore ?

Risquons le tout pour le tout ! Un coup de téléphone à Marc GOOR (qui est officier de réserve de la F.N., bon sang ne peut mentir) et c'est la chance inespérée ! Le commandant Georges GOOR vit toujours, il a 89 ans et se porte comme un charme, il a des notes et des photos et il sera heureux que l'on publie quelque chose à ce sujet. J'écris au Commandant GOOR. Deux jours après, il me téléphone et je peux me rendre compte tout de suite que c'est un homme en possession de toutes ses facultés. Il est enchanté de nous aider. Un rendez-vous est fixé.

Cà c'est la chance ! Plus de doutes, l'objectif primordial et immédiat est le Commandant GOOR ! Gravelines, on s'en occupera après ! Mais l'objectif choisi nous oblige à faire un long détour, non seulement dans le temps, puisque nous remontons cinquante ans en arrière, mais également dans l'espace. La route de la victoire passait par le lac Tanganyika. On ne sait jamais par où passera la route de la victoire. On le sait après, Je m'étais fait la même réflexion lorsque, en 1941, nos troupes coloniales belges remportèrent d'éclatants succès en Ethiopie alors que nous subissions ici le joug odieux de l'occupation ennemie et j'avais dit : „La route de la victoire passait par là par Asosa, Gambela et Dembi-Dolo”.

(à suivre)



VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT

5de GALABAL VAN DE ZEEMACHT

ingericht ten bate van haar sociale activiteiten
in de Ambassadeurszaal van het Casino-Kursaal te Oostende
op VRIJDAG 6 FEBRUARI 1970, om 21.00 uur.

Medewerking van het zeer gekende Orkest van het Casino-Kursaal „Merino Costa y su Orchesta” en het dansensemble „The Blue Mariners” van de Muziekkapel van de Zeemacht.

Koud buffet - Bar - Reuzetombola

Speciale loten geschonken door Z.M. de Koning, Z.K.H. de Prins van Luik, Z. Ex. de Heer Minister van Landsverdediging, de Stafchef van de Zeemacht en de Heer Burgemeester van de Stad Oostende.

Toegang : 150,— Fr.

Avondkleed

Groot avondtenue

Rok of smoking

Alle aanvragen voor toegangskaarten te richten aan het secretariaat van de Vereniging, 6, Brusselselaan te STROMBEEK-BEVER - tel. 02/79 35 13 (na 19.00 uur) en storting te verrichten op P.C.R. 10 84 51.

Toegangskaarten de week van 1 tot 6 FEBRUARI 1970 ook beschikbaar bij het Casino-Kursaal te Oostende maar ZONDER plaatsreservatie.

Bal 1966 : 532 aanwezigen.

1969 : 920 aanwezigen.

1967 : 649 aanwezigen.

1970 : ?

1968 : 667 aanwezigen.

Vergeet dus niet :

6 FEBRUARI 1970 - 21.00 uur.

Verrassing :

Aan de persoon die de duizendste toegangskaart aankoopt, zal een prachtig geschenk aangeboden worden.

ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE

5ème BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

organisé au profit de ses œuvres sociales
en la Salle des Ambassadeurs du Casino-Kursaal d'Ostende
le VENDREDI 6 FEVRIER 1970 à 21.00 hrs.

Participation de l'orchestre très renommé du Casino-Kursaal „Merino Costa y su Orchesta” et l'ensemble de danse „The blue mariners” de la Musique de la Force Navale.

Buffet froid - Bar - Tombola monstre

Lots spéciaux offerts par S.M. le Roi, S.A.R. le Prince de Liège, S. Ex. Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, par le Chef d'Etat-Major de la Force Navale et Monsieur le Bourgmestre de la Ville d'Ostende.

Entrée : 150,— Fr.

Robe du soir

Grande tenue de soirée

Habit ou smoking

Toute demande de cartes d'entrée est à adresser au Secrétariat de l'Association, 6, Brusselselaan à STROMBEEK-BEVER - Tél. 02/79 35 13 (après 19.00 hrs.), et tout versement à effectuer au C.C.P. 10 84 51.

Des cartes d'entrée SANS RESERVATION DE PLACE seront aussi en vente au Casino-Kursaal d'Ostende du 1 au 6 FEVRIER 1970.

Bal 1966 : 532 participants.

1969 : 920 participants.

1967 : 649 participants.

1970 : ?

1968 : 667 participants.

N'oubliez donc pas :

6 FEVRIER 1970 - 21.00 hrs.

Surprise :

Un très beau cadeau sera offert à la personne achetant la millième carte d'entrée.

marine

héraldique heraldiek



MARINE HERALDIEK.

Sinds de oprichting van de Heraldische Kommissie Zeemacht, nu zowat drie jaar geleden, heeft onze Kommissie al heel wat aanvragen ontvangen. Het Algemeen Order Zeemacht BLA-01, heeft, gelukkig maar, zeer nauwkeurige instructies dienaangaande gegeven. Dit had als gevolg dat de aanvrager, alhoewel vrij een eigen ontwerp in te dienen, verplicht was zich neer te leggen bij de besluiten van de Heraldische Kommissie, zodoende dat ieder wapenschild nu heraldisch verantwoord is, iets wat ontegensprekelijk het prestige ten goede komt.

De neiging van het wapen te „overladen” was een steeds terugkomend probleem, iets dat logisch is, omdat de meeste ontwerpen gemaakt werden door leken op gebied van heraldiek. De Heraldische Kommissie heeft dan maar de stier bij de horens gevat en is zelf de ontwerpen gaan maken, deze werden dan voorgelegd aan de rechthebbenden, een procedure die heel wat tijd en moeite bespaarde. Het resultaat is dan ook bemoedigend, heel wat schepen en korpsen bezitten momenteel reeds een eigen wapenschild, voor de overige bestaat reeds een eerste ontwerp. In Neptunus 5/68 werden 12 wapens gepubliceerd, in dit eindejaarsnummer eveneens 12.

Gebrek aan plaats heeft ons niet toegelaten in het vorig nummer de beschrijving van deze wapens te publiceren, een euvel waar we thans aan verhelpen. Deze beschrijving hebben we gepubliceerd in de beide landstalen.

HERALDIQUE DE LA MARINE

Depuis la création de la Commission Héraldique de la Force Navale, il y a trois ans, cette commission a déjà eu à répondre à une foule de questions. L'Ordre Général Force Navale BLA-01 contient très heureusement des prescriptions bien définies à ce sujet. Ces directives obligent le demandeur, quoiqu'il est libre de proposer un avant-projet, de se conformer aux décisions de la Commission Héraldique, ce qui a pour effet d'éviter la création d'armoiries et de blasons que ne seraient pas motivés héraldiquement. Ce résultat ne peut être qu'un apport positif au prestige.

La tendance à la surcharge des armoiries est une tendance générale, explicable par le fait que la plupart des avant-projets sont l'œuvre de non-initiés en héraldique. Il ne restait à la Commission Héraldique qu'une seule solution, celle de prendre le taureau par les cornes en créant elle-même les projets. Ceux-ci ont été soumis à l'approbation des ayants-droit, procédure simplifiant pas mal le problème. Le résultat a été réconfortant, plusieurs unités navigantes et plusieurs Corps possèdent à l'heure actuelle leur blason ; pour d'autres, il existe déjà sous forme de projet. Le Neptunus de 5/68 en a publié 12, le dernier numéro 69 en ajoutera 12 à la liste.

Par manque de place, il ne nous a pas été permis de publier la description de ces blasons plus tôt. Cette description est faite dans les deux langues nationales.

BREYDEL

In keel, 3 paardenkoppen-en-halzen van zilver gebreideld van sabel.

DEVIES : BREYDEL U TONGHE OUDT EN JONGHE.

De gueules à 3 têtes-et-cols de cheval d'argent bridés de sable.

DEVISE : BREYDEL U TONGHE OUDT EN JONGHE.

CHARLEROI

Gedeeld : I. in sabel, een leeuw van goud, geklauwd en getongd van keel, houdende in de rechter klauw een zwaard van goud ; het schildhoofd van zilver, met een lolie van keel ; II. in zilver, een zeemijn van sabel.

DEVIES : AUDAX OMNIA PERPETI.

Parti : I. de sable au lion d'or armé et lampassé de gueules, tenant de la dextre une épée du même ; au chef d'argent à une fleur de lys de gueules ; II. d'argent une mine marine de sable.

DEVISE : AUDAX OMNIA PERPETI.

COMARANT

Gedeeld : I. in keel een kasteel met 3 torens samengehouden door 3 tussenmuren vergezeld in het hoofd door twee geopende handen alles van zilver (wat Antwerpen is) ; II. in sabel een zilveren leeuw, geklauwd en getongd van keel, gekroond en gehalsband, met een kruis van goud (wat Gent is) ; in een schildhoofd van lazuur ondersteund door een golf van zilver, een staf van Mercurius van goud baarsgewijs geplaatst.

Parti : I. de gueules au château à 3 tours entretenues de 3 courtines accompagné en chef de 2 mains apaumées le tout d'argent (qui est Anvers) ; II. de sable au lion d'argent armé et lampassé de gueules, couronné et colleté à la croix d'or (qui est Gand) ; au chef d'azur soutenu, ondé d'argent à un caducée d'or posé en barre.

COMLOGNAV

In sinopel, een naar linkerzijde gekeerde opstijgende zilveren, goudgebekte pelikaan uitkomende uit een zee van zilver gegolfd van sinopel, waarop 5 naast elkaar varende schepen, de rompen van keel de zeilen van goud.

DEVIES : PRAEVIDENS SERVIENSQUE.

De sinople au pélican contourné essorant d'argent becqué d'or, hissant d'une mer d'argent ondée du champ, sur laquelle voguent 5 navires rangés, les coques de gueules et les voiles d'or.

DEVISE : PRAEVIDENS SERVIENSQUE.

COMOPSNV

Schuin rechts gedeeld, 1 van azuur 3 van goud, het geheel beladen met een sleutel van sabel, paalsgewijs geplaatst.

DEVIES : UT PETEANT PORTUS.

Taillé d'azur et d'or, chargé d'une clef de sable, le panneton en haut et tourné à dextre.

DEVISE : UT PATEANT PORTUS.

DE BROUWER

In sabel een hoekige dwarsbalk van zilver, vergezeld in het schildhoofd door 3 leliën van goud.

DEVIES : DUC IN ALTUM.

De sable à la fasce vivrée d'argent accompagné en chef de 3 fleurs de lys d'or.

DEVISE : DUC IN ALTUM.

DINANT

Gedeeld : I. in zilver, een opkomende leeuw van keel, getongd en gekroond van goud ; II. van lazuur.

DEVIES : RATIO OMNIA VINCIT.

Parti : I. d'argent au lion naissant de gueules, lampassé et couronné d'or ; II. d'azur plain.

DEVISE : RATIO OMNIA VINCIT.

GODETIA

In zilver, een godetiabloem met natuurlijke kleuren.

DEVIES : MORE MAJORUM.

D'argent à fleur de godetia au naturel.

DEVISE : MORE MAJORUM.





HEIST

Gedeeld : I. geschakeerd van goud en sinopel in 4 rijen van 3 punten ; II. in zilver een zeemijn van sabel.

DEVIES : ALTIORA PETO.

Parti : I. échiqueté d'or et de sinople de 4 tires de 3 points ; II. d'argent à une mine marine de sable.

DEVISE : ALTORA PETO.

KAMINA

Van azuur, beladen met een opstijgende pelikaan van zilver, gebekt en geklauwd van keel, houdend in zijn linker poot een degen van zilver en in zijn rechter poot een bliksem van goud. In 't hoofd een ster van goud.

D'azur au pélican éployé d'argent armé et becqué de gueules, tenant à senestre un glaive d'argent à dextre un demi foudre d'or. En chef une étoile d'or.

KNOKKE

Gedeeld : I. in goud, een keper van keel beladen met schelpen van zilver en vergezeld in het eindpunt door een distel van sinopel ; II. in zilver een zeemijn van sabel.

DEVIES : AUT BENE AUT NON.

Parti : I. d'or au chevron de gueules chargé de 3 coquilles d'argent accompagné en pointe d'un chardon de sinople ; II. d'argent à une mine marine de sable.

DEVISE : AUT BENE AUT NON.

KOKSIJDE

Gedeeld : I. doorsneden van lazuur bezaaid met gouden lilies, 3 palen van sinopel over alles heen, en van sinopel beladen met een zesstralige ster van goud ; II. in zilver een zeemijn van sabel.

DEVIES : AEQUO ANIMO.

Parti : I. coupé d'azur semé de fleurs de lis d'or à 3 pals de sinople brochant, et de sinople à une étoile à 6 rais d'or ; II. d'argent à une mine marine de sable.

DEVISE : AEQUO ANIMO.

MALMEDY

In goud, een draak van sabel staande op een zwevende grasgrond van sinopel.

DEVIES : A MALO MUNDATUM.

D'or au dragon de sable posé sur une terrasse alésée de sinople.

DEVISE : A MALO MUNDATUM.

MARINE BASIS NIEUWPOORT

BASE NAVALE NIEUPOORT

In goud, een schip van sabel, de zeil gegorden.

DEVIES : IN UMBRA CLASSIS.

D'or à la nef de sable, la voile carguée.

DEVISE : IN UMBRA CLASSIS.

MECHELEN

Gedeeld : I. in goud 3 palen van keel, met een hartschildje van goud beladen met een adelaar van sabel, gebekt, getongd, gepoot en met een nimbus van keel ; II. in zilver een dolfin van sabel.

DEVIES : EMOLUMENTO ESSE ALIENI.

Parti : I. d'or à 3 pals de gueules, à l'écusson en cœur d'or à l'aigle de sable becquée, languée, membrée et nimbée de gueules ; II. d'argent au dauphin de sable.

DEVISE : EMOLUMENTO ESSE ALTIENI.

NAVCOMPORZEB

Van azuur, een linkerschuinbalk van zilver vergezeld in de eindpunt, door een schip ook van zilver, het zeil gegorden ; met als vrijkwartier op een veld van zilver, vier balken van keel, beladen met een leeuw van azuur, getongd en gewapend van keel, gekroond en om deszelfs hals een lint waaraan een kruis, alles van goud (wat Brugge is).

DEVIES : PER AUGUSTA AD AUGUSTUM.

D'azur à la barre d'argent accompagnée en pointe d'une nef à la voile carguée du même, au franc-canton burelé d'argent et de gueules de 8 pièces au lion brochant d'azur, armé et lampassé de gueules, couronné d'or, portant au col une croix pendante du même (qui est Bruges).

DEVISE : PER AUGUSTA AD AUGUSTUM.

ROCHEFORT

Gedeeld : I. in goud, een arend van keel, gebekt, getongd en gepoot van azuur ; II. in zilver, een zeemijn van sabel.

DEVIES : FORTIS UT RUPES.

Parti : I. d'or à l'aigle de gueules, becqué, langué et membré d'azur ; II. d'argent à une mine marine de sable.

DEVISE : FORTIS UT RUPES.

TRUFFAUT

In keel, een aanzierende stierkop met tussen de hoornen een perron vergezeld door de hoofdletters L en G, alles van goud.

DEVIES : RATIO OMNIA VINCIT.

De gueules au rencontre de taureau surmonté entre les cornes, d'un perron accosté des lettres L et G, le tout d'or.

DEVISE : RATIO OMNIA VINCIT.

TURNHOUT

Gedeeld : I. in zilver, een hert in natuurlijke kleur, lopende op een grasgrond van sinopel, met een schildje van zilver met een paal van azuur, omboord van hetzelfde aan de hals door een riem van keel hangende ; II. van azuur.

DEVIES : COMPOS SUI.

Parti : I. d'argent à un cerf au naturel courant sur une terrasse de sinople, ayant suspendu au col par une courroie de gueules un écusson d'argent au pal d'azur à la bordure du même ; II. d'azur plain.

DEVISE : COMPOS SUI.

VAN HAVERBEKE

In keel, 2 zadelpistolen in schuinkruis opgesteld, in het schildhoofd vergezeld door een kasteel van goud begeleid door twee baniers van keel met een vrijkwartier van goud en met gouden fransjes omzet (wat Vilvorde is).

DEVIES : SEMPER PARATUS.

De gueules à 2 pistolets d'arçon passés en sautoir, accompagnés en chef d'un château d'or accosté de deux bannières de gueules au franc quartier d'or frangées du même (qui est Vilvorde).

DEVISE : SEMPER PARATUS.

VEURNE

Gedeeld : I. in goud, een leeuw van sabel, getongd en geklauwd van keel, beladen met een klaverblad van sinopel ; II. in zilver een zeemijn van sabel.

DEVIES : CEDO NULLI.

Parti : I. d'or au lion contourné de sable, armé et lampassé de gueules, chargé d'un trèfle de sinople ; II. d'argent à une mine marine de sable.

DEVISE : CEDO NULLI.

ZENOBE GRAMME

In lazuur, een zeepaardje van zilver.

DEVIES : QUAERENDO INVENIES.

D'azur à un hippocampe d'argent.

DEVISE : QUAERENDO INVENIES.

ZINNIA

In zilver, een zinniabloem met natuurlijke kleuren.

DEVIES : PRAEESSE AT MELIORA.

D'argent à la fleur de zinnia au naturel.

DEVISE : PRAEESSE AT MELIORA.



répertoire biographique

Emile de Lalaing
(Gerbosch)

Amiral. Marquis de Renty, nommé le 10 déc. 1586 „Amiral des Flandres et Lieutenant Général de la mer es pays de par deçà”.

Né à Valenciennes, le 5 mai 1557, baron de Montigny, seigneur de Leuze et de Condé, chevalier de l'Ordre de la Toison d'or, Grand Bailly de Hainaut. Décédé en 1590 à l'âge de 33 ans et inhumé en l'église St.-Wasnon ou Notre-Dame à Condé.

Il avait épousé Anne de Croy - son fils Alexandre mourut devant l'Ecluse en 1604.

Emmanuel Philbert de Lalaing, marquis de Renty, baron de Montigny
BWI

Amiral et Capitaine Général de la mer. Il réorganisa l'amirauté dont le siège fut transporté à Ostende : l'ordonnance en fut publiée le 2 août 1590.

Antoine de Leu
BWI
Gerbosch

Vice-Amiral. Commandait en 1550 le „Dragon”, navire de l'escadre de Zélande. Vice-amiral en 1553, commande le „Cerf Volant”. Fait service à la mer avec les vice-amiraux A. de Bourgogne et Van Meckeren ; ils reprennent ensemble, en 1558, Dunkerque et Gravelines dont s'était emparé le Maréchal de Termes. Fit partie de l'attaque menée contre Brest.

Paul Van Loo

Capitaine de Vaisseau. Commande en 1570 le „St.-Christophe”.

Isaac Lemaire
N. 3.3.59
BWI - B & MO

Né à Tournai, émigré à Amsterdam. Il y fonde en 1599, la Cie Brabançonne qui fut durement concurrencée par la Cie Générale des Indes Orientales, laquelle, encouragée par l'Anversois Pierre Plancius (ou Platvoet), avait obtenu le monopole et le privilège exclusif de naviguer et de trafiquer dans toutes les mers accessibles par la route du Cap de Bonne Espérance à l'Ouest et le détroit de Magellan à l'Est. Crée alors la Cie Australe et envoie son fils Jacques en expédition.

Jacques Lemaire
B & MO

Capitaine, né à Tournai vers 1550, chef de l'expédition envoyée vers les Indes par son père pour le compte de la Cie Australe. Embarque sur la „Concorde” (capitaine W. Cornelis), en compagnie du „Hornes”, dépasse le 20 janvier 1616, le détroit de Magellan et poursuit sa route vers le Sud. Cinq jours après, il découvre un passage : il nomme „terre des Etats” l'île inconnue et „terre de Maurice de Nassau” la côte en face. Il aperçut, le 29, un archipel qu'il nomme „îles de Barneveld”. Le passage découvert est nommé par le Conseil „Détroit Jacques Lemaire”. Il donne enfin le nom de Horn au cap qu'il franchit, en mémoire de la ville où il vécut en exil, et du navire qui l'accompagnait et qui brûla au cours de l'expédition. Arrivé aux Indes Néerlandaises, à Java, le 1er nov. 1616, il fut arrêté par le Gouverneur sous l'inculpation d'avoir enfreint le monopole de la Cie des Indes ; il se vit confisquer son navire „la Concorde” et fut renvoyé à Amsterdam, prisonnier de l'amiral (anversois) Van Spilberghen au service de la Cie. Tomba malade en cours de voyage et décéda en mer le 26 déc. 1616.

Daniel Lemaire
B & MO

Frère de Jacques. Embarqué dans la même expédition, il y perdit la vie.

Jean De Laet
B & MO
VDM

Géographe, cartographe, naturaliste et philosophe anversoïs. Emigré à Leyden, devint directeur de la Cie des Indes Occidentales. Sous sa direction intelligente, la Cie finira par régner sans rivale sur les mers : en 14 ans elle n'arma pas moins de 806 navires montés par 67.000 marins et soldats. Il décéda à Anvers en 1649.

Hans Lodewijk
BWI

Capitaine de la flotte des Gueux en 1570.

Landois
BWI

Capitaine de la flotte des Gueux.

Limbrès
BWI

Capitaine de la flotte des Gueux. S'empara en 1571 de quatre navires marchands d'Hambourg, et fit étrangler le commodore du convoi en représailles de l'exécution du capitaine Jan Broeck (voir ce nom).

Jan Lenaert,
aussi Lenarts
AR patente 1673

(alias Van Empden) Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1673, le „St-Adriaen”, senau; en 1675 le „Den Vliegende Arent”, frégate de 6 c., et en 1676 la frégate „St-Anna”.

Bernard Leenaerts
AR pat. 1674

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1674, le „St-Agnès”.

Nicolas Lamoën
aussi Laubars
AR pat. 1675

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1675 le „St-Pieter”, chaloupe.

Nicolas Lauwereyns
AR pat. 1675

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande le senau „St-Pieter”.

- Adrien Laurens**
Capitaine corsaire d'Ostende, fit en 1690 six prises.
- Jan Laurens**
AR liasse 657
Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1705, la „Jalousie”, frégate. Fit, de 1693 à 1706, cinq prises.
- Pieter Lavale
aussi Lanale**
AR pat. 1678 liasse 566
Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1678, le sloop „Elisabeth en Catarine”.
- Adriaen van Linde
aussi
Adryaen van der Lyenden**
AR logbook
Capitaine corsaire d'Ostende. De 1689 à 1692, commanda le „Duc de Bavière” barque-longue ; assista à la bataille de la Houghe, le 29 mai 1692.
- Jacques Looten**
AR
Capitaine corsaire de Nieuport. De 1690 à 1706, fait 9 prises.
- Daniel Lindersen**
Capitaine corsaire d'Ostende. Fit en 1744, quatre prises.
- Joannis Lendersen
alias van Hende
aussi Lindersen, Lyndersen**
AR liasses 657-659
logbook
Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1703 le „St.-François”, frégate ; blessé au combat, le 27 juillet, il passe le commandement au Lieutenant Michel Verborre ; reprend le commandement en 1704 et en 1705 commande le „St.-Michel” 6 canons et 50 hommes, puis le „Jufrouwe Jacoba” de 1710 à 1712, et en 1713 le „Général Sternberg”. Fait de 1703 à 1713 cinquante-neuf prises.
- Antoon Lefevre**
Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1705 le „Phillipus V rex Hispanorum” et fait 3 prises avec la „Bonne Aventure” en 1710. Fit de 1705 à 1710 30 prises.
- Louis Lemel**
AR.
prises 397-398-514-566-569
H. Malo.
Les corsaires dunkerquois.
Capitaine corsaire, originaire de Liège. Navigua en 1695, avec Jean Bart. Sur un petit capre de 4 canons, avec 30 marins, il enleva à l'abordage dans l'estuaire de la Tamise, un navire de 10 canons et 24 pierriers, remonta le fleuve sur sa prise et se rendit maître de 5 navires marchands. Commanda en 1702, six galères ayant Ostende comme port d'attache, et avec lesquelles il enleva, à l'abordage, le navire hollandais „La Licorne”. Devint flibustier aux Antilles, eut des démêlés avec le roi de France et fut enfermé à la Bastille. De 1703 à 1706, il fit 8 prises qu'il ramena à Ostende. On sait que ses deux premières campagnes lui rapportèrent l'énorme somme de 250.000 livres en prises et rançons. Il commanda entre autres, le „Baron de Ponty”, en 1703, le „Neptunus” en 1704, le „Dauphin Doré” en 1706.
- Adrien Laurens
(Gerb.)**
Capitaine Corsaire d'Ostende ; participe à la guerre de la Ligue d'Augsbourg ; fait en 1690 six prises à l'ennemi.
- Jean Loofs
(Gerb.)**
Capitaine de Vaisseau, assiège avec les navires de Louis de Maele, Comte de Flandres, la ville d'Anvers en août 1356.
- Jean Leys
(Gerb.)**
Capitaine. En 1404, il commandait une cogge se rendant en Espagne ; fut pris et pillé par des navires anglais au large de Douvres.

Hannequin Leeuw dit le Lion
(Gerb.)

Capitaine gantois, commandait en 1438, une escadre de 8 à 10 navires qui portait ses opérations de guerre en plein Atlantique.

Jacques Looten
(Gerb.)

Capitaine Corsaire de Nieuport, fait 8 prises à l'ennemi.

Daniel Lindersen
AR 569 (Gerb.)

Capitaine Corsaire d'Ostende ; fait en 1744 quatre prises, au cours de la guerre de la succession d'Autriche.

m

**Pieter La Marsche aussi
La Massche**
AR 659

Capitaine Corsaire d'Ostende, commande en 1712, la chaloupe de guerre „De Fortuynne”.

Eustache le Moine
(Gerb.)

Corsaire flamand ; en 1220, commandait une flotte de plus de 80 navires.

Cautier de Manny
Chevalier (Gerb.)

Capitaine de Vaisseau ; commandait à la bataille de l'Ecluse (1340), le groupe de navires de la flotte anglo-flamande qui fut opposé aux 30 galères génoises de l'Amiral Bocanigra de Porto Venere, lequel avait quitté le blocus de Cadzant pour courir sus à la flotte anglaise. Manny, par une habile manœuvre, put couper la retraite aux Génois qui, craignant d'être cernés, se dispersèrent et prirent le large.

Gheeraert van Meeckere
aussi **van Meckeren**
dit **Batenborg**
(B et M) (Gerb.)
N. 1955 n° 4
Registre des Bourgeois de
la ville de Bergues St-Winoc
pb. n° 42-1558-1632

Amiral. Né à St-Winoxbergen (Bergues) ; reçut en 1528, des quatre membres de Flandre, le commandement d'une flotte qu'il commissionne à Ostende. En juin 1535, participe à la tête de 30 hulkes de Flandre à la prise de Tunis par la flotte bourguignonne de Charles Quint et aux combats contre l'amiral Kar-El-Din Barberousse. En 1536, est à la tête d'une flotte de 42 navires et 7.200 hommes, équipée pour l'expédition danoise. En 1552, van Meeckeren est vice-amiral de la flotte de 41 voiles commandée par l'amiral Adolphe de Bourgogne ; il a sa marque sur le „San Salvator”. Commandant le „Faucon”, on sait qu'il fit, de septembre 53 à juin 54, vingt-huit prises et de novembre à juin de l'année suivante trente prises. Lorsque Charles Quint quitta définitivement la Belgique, le 15 septembre 1556, l'Empereur embarqua, accompagné de ses deux sœurs, sur le navire de l'amiral Van Meckeren : l'„Eléphant”. A la tête d'une flotte de 8 vaisseaux de guerre et de 111 navires de charge, il appareilla, escorté de l'escadre espagnole de l'amiral basque de Carbajal. L'Amiral van Meckeren mourut en 1562 après plus de 35 ans de service à la marine.

Josse Myne
(BWI)

Capitaine de Vaisseau de la flotte de Charles Quint. Commande „l'Aigle Volant”.

Pieter Myns

Capitaine Corsaire ; en 1554, commande le „De Heilige Drievuldigheid” de Duinkerque.

(à suivre)

neptunus modèle club

Depuis la mise sous presse de notre 5ème Numéro de Neptunus, où figurait déjà une liste d'amateurs pour le concours de modélisme, nous avons encore reçu d'autres réponses et sommes heureux de voir l'intérêt apporté par nos membres à cette compétition amicale.

En conclusion des désirs, le modèle choisi est celui d'une Algérine, réalisation Water-line, échelle 1/100ème. Dès le 1er janvier 1970, les candidats pourront obtenir une pochette contenant les plans anglais de l'Algérine HMS «CADMUS».

1 plan des formes;

1 plan en élévation;

1 plan du pont;

1 plan des transformations de la Forse Navale pour transformer cette Algérine en «LECOINTE» F 901.

1 lot de photos de détail des ponts et apparaux.

Le concours débutera dès la parution du Neptunus N° 1 de 1970 - avec publication, dans chaque numéro suivant, de conseils de réalisation.

Le règlement du concours sera publié dans ce N° 1 et un exemplaire sera joint également à la pochette technique.

A Bientôt donc.

neptunus modelbouw club

Sedert het van de pers komen van ons vijfde Neptunus nummer, waarin wij reeds verscheidene namen vinden van belangstellenden, mochten we nog bijkomende antwoorden ontvangen dienaangaande en het verheugt ons dat zovelen van onze leden hierin belang stellen.

Ingevolge de wens uitgedrukt door de meerderheid werd uiteindelijk het model van een Algerine verkozen, uitvoering Water-line, schaal 1/100ste. Vanaf 1 januari 1970 kunnen de kandidaten in het bezit gesteld worden van een omslag waarin ze de engelse plans van de Algerine «CADMUS» zullen vinden.

1 plan der vormen;

1 profielplan;

1 dekplan;

1 plan der door de Zeemacht aangebrachte wijzigingen om deze Algerine in de «LECOINTE» F 901 om te bouwen.

1 stel fotos van bijzonderheden van dek en tuigen.

De wetstrijd begint bij het van de pers komen van nummer 1/1970, in ieder volgend nummer vindt men bijkomende inlichtingen nopens de bouw.

Het reglement van deze wedstrijd verschijnt in dit eerste nummer 1970 en zal ook gevoegd worden bij het hierboven vermeld stel plans.

IN DE TIJD VAN HET VOETSPOELEN...

Toen, op het einde van de 16e eeuw, de scheepsmacht van de Duinkerkers, vnl. van hun kapers, zeer sterk aangroeide en grote verwoestingen begon aan te richten onder de Nederlandse vissers- en koopvaardischepen, kreeg van weerskanten de oorlog een steeds bloediger verloop.

De Nederlandse regering aanzag de Duinkerker kapers als zeerovers en gaf bevel hen, wanneer zij gevangen genomen werden in een zeegevecht, de „voeten te spoelen" (1), dat is zonder genade over boord te gooien. De Nederlandse kapiteins werden verplicht, vooraleer ze in zee liepen, zich onder eed daartoe te verbinden.

Dit verklaart waarom de zeeoorlog tussen de Vlamingen en de Nederlandse „rebellens" nog in hevigheid toenam. Het werd werkelijk een strijd op leven en dood, vooral ook omdat de Spanjaarden de Nederlanders als rebellen behandelden, met de gevolgen vandien. Wanneer, na de capitulatie van Oostende, de ganse Vlaamse kust onder Spaans bewind kwam te staan en de Oostendenaars alsmede reders uit andere kustplaatsen ook een rol gingen spelen in de kaperij op de Nederlanders, gold het „voeten spoelen" ook voor hen.

Het is te begrijpen dat, in deze omstandigheden, langs beide kanten, men liever de lont in het kruit stak en met schip en bemanning verkoos de lucht in te gaan dan een eerloze en wrede dood te sterven.

Zeër vaak echter verkozen de Nederlandse kapiteins de voetspoeling, als onwaardig van een eerlijk zeeman, niet toe te passen en brachten ze de gevangenen aan wal, alwaar de Overheid ze dan maar zelf moest ter dood brengen.

Hoe dit gebeurde kan men opmaken uit een paar documenten die terug te vinden zijn op het Belgisch Algemeen Rijksarchief, in het fonds „Amirauté". Het eerste stuk (2) bevat het verslag van het wedervaren van drie zeelui die, op 10 november 1605 's avonds, uit de haven van Duinkerke waren gevaren op het admiraalschip „St.-Albertus" van kapitein Adriaan Dierixen. De „St.-Albertus" werd de volgende dag reeds veroverd door twee Nederlandse oorlogsbodems bevolen resp. door de bekende kapiteins Jan Gerbrantz en Mooi Lambrecht.

De zeelui heten Jean Caerlinckx, 32 jaar, van Duinkerke, stuurman, Aert Fransz, 34 jaar, van Duinkerke, kwartiermeester, en Pieter Bastiaensz („alias Musquet"), 28 jaar, Antwerpenaar, busschietser.

De Vlamingen werden van 3 u. 's morgens tot 13 u. beschoten door de „rebellens"; hun fokkemast en hun bezaanmast werd afgeschoten en de hoofd-touwen vernield; er waren talrijke gekwetsten. Gekneld tussen de twee vijandige schepen, gaven de Vlamingen zich over nadat de Nederlanders herhaaldelijk beloofd hadden „bij den eede dat zij Godt ende zijne Exce schuldich waeren datter quartier voor allen den volckeren van desen schepe was ...".

Informatio genoms by Judge Wm. Admiraltys -
Emmy Smequels dy 2 Decemb 1605 sayt got
Boothholts woderwonderly myt Holland was gelyd
wonderly fegge admirall S. Albertyd myt fegge
famy say Smequels sayt dy fegge nound
1605, ex S. Martens ^{se} wylent jing nact outwylt dy
Hercules, wammert 18. fegge wylt fegge 8.
Martens darg genoms is by Hercules fegge say outwylt
Wm. Kibell, say got as fegge die admirall fegge
wylt is fegge fegge fegge say fegge / S ex wylt
wylt wylt say Lambert say fegge

May - Atlantic under contract 32 Fairly -
 Adams was in Quebec (Pembury 2003)
 Mr. Robert Admiral

Det fransk endt ontrent 34 fader ydlong
med smagtege quartelmere end 1/2 fader
diameter/
opret bastant alene maffet end ontrent
1 fader ydlong med enden luffet end
top? lydet vellemsk

[illegible]

De drie vermelde getuigen verklaren niet juist te weten wie het bevel tot de overgave heeft gegeven, maar dat in elk geval geen redding meer mogelijk was en slechts kon gevochten worden tot de dood „ende vier in cruyt te steecken”.

Ongeveer een tachtig Vlamingen w.o. acht „jongens” (scheepsjongens) worden aan boord gebracht van de Nederlandse schepen, waarbij Aert Fransz met de „cortelasse” wordt geslagen en een weeklagende gekwetste eenvoudig overboord wordt geworpen door een der mannen van Mooi Lambert. Op 16 november worden de gevangenen te Rotterdam in het „Prinsenhof” gebracht en verhoord, om dezelfde avond opgesloten te worden in de „thoren van de delftsche poorte”, gekwetsten en gezonden ondereen. Ze bleven er tot 22 november, datum waarop ze teruggebracht werden naar het prinsenhof om „aldaer heure sententie van de doot te ontfanghen”.

Op straat echter zijn twee van onze luidjes met een paar anderen ontsnapt na hun boeien „by forse afgehaelt” te hebben en verbergen zich in privé huizen.

De Antwerpenaar Pieter Bastiaensz werd echter nog meegevoerd naar het prinsenhof en kan ons vertellen wat daar gebeurde. Het is een „stichtelijke” geschiedenis.

Inderdaad, rond 22 u. verschenen in het prinsenhof een drietal predikanten die sermoenen hielden en hen aanmaanden „goed” te sterven. De Vlamingen echter verklaren te willen sterven voor „heuren natuerlicken prince ende religie” en ze antwoorden „hert ende stoutelick” aan de predikanten. Bastiaensz slaagt er in met een nagel zijn boeien te lossen. Wanneer hij met een boot wordt vervoerd naar de terechtstellingsplaats, springt hij door een luik naar buiten en verstopt zich onder aldaar liggende koopvaardijsschepen „blijvende altyt tot den hals toe in waeter”.

Met de hulp „ende compassie van goede lieden” is hij dan in Duinkerke geraakt, na te Vlissingen nog Aert Fransz te hebben ontmoet.

Verschillende andere bemanningsleden van de „St.-Albertus” ontsnapten eveneens.

Zeer kenschetsend is de vaststelling dat niet alleen op de terugkeer naar Duinkerke de ontsnapten geholpen worden door de bevolking „oyck nyet tegenstaende eenighe van andere religie off gesintheyt waeren”, maar dat zelfs in de straten van Rotterdam een burger poogde de koorden waarmee de gevangenen vastgebonden waren, door te snijden! De drie getuigen beweren zelfs dat, indien men ze in volle dag naar het gerecht had geleid, zeker oproer zou uitgebroken zijn, vooral omdat men wist dat de twee Nederlandse kapi-teins „quartier” beloofd hadden.

Trouwens, niet alleen de burgerij hielp de vluchtelingen, maar ook de sche-pelingen van de Nederlandse oorlogsvloot. Men liet hen oogluikend gaan, doch soms op de belofte niet meer te oorlogten.

Daarom ook verzoeken ze thans ontslagen te worden van militaire dienst...! Een tweede stuk uit de collectie „Amirauté” is even sprekend en bevestigt de hoofdtrekken van wat onze drie zeelui vertelden in 1605. Het gaat thans om een „informatie”, gedateerd van 23 november 1606 (3), en afgenomen van twee zeemannenvrouwen, Sara van den Steen en Maria Hermans.

Beide vrouwen zijn weduwen van leden van de bemanning van het oorlogs-schip „St.-Marten”, kapitein Remmer Lefferssen, vertrokken uit Duinkerke en genomen door de „rebellen”, op de kusten van Engeland, in oktober 1606, alhoewel het op 4 oktober nog een gekaapte Hollander had opgezonden naar Duinkerke.

De beide vrouwen verklaren dat ze vóór een viertal weken bericht kregen van de gevangenzetting van hun echtgenoten te Enkhuizen, met ander volk van Remmer Leffers, nl. 11 man en 7 jongens.

Op 21 oktober trekken Sara van Mayken via Kales naar Middelburg, en van daar naar Rotterdam, om hun echtgenoten ter hulp te komen.

Op 31 oktober arriveren beiden te Enkhuizen, maar vernemen er dat hun mannen reeds op 27 oktober „geexecuteert metter galge” waren. Ze kregen zelfs van de Admiraliteit aldaar de toelating niet om hen te begraven, omdat ze, samen met de andere zes terechtgestelden, „nae eghene geusche predican-ten en hebben willen hooren” (naar geen geuzenpredikanten hebben willen luisteren).

Ook hier dus weigerden deze Vlamingen zich te laten „bekeren” vóór hun dood.

Vier soldaten echter mochten in leven blijven want „om hun lyff te salveren”, zullen ze bij de rebellen blijven dienen. Daar ze ambachtslui waren, werden ze door hun ambtsgenoten in Enkhuizen geholpen en gesteund.

Tegen de gewoonte in werden de zeven „jongens” niet vrijgelaten.

Een van hen was oorspronkelijk een door de Duinkerkers gevangen genomen Rotterdammer die, bij zijn aankomst te Enkhuizen, onmiddellijk werd vrijgelaten en naar zijn ouders te Rotterdam teruggestuurd.

Een andere werd vrijgekocht door een Franse koopvaarder waarop hij gaat dienen. Een derde, afkomstig uit Leiden, werd vrijgekocht door zijn moeder. Drie anderen zitten nog gevangen en er wordt gevreesd dat ze op een Oost-indiëvaarder zullen gezet worden. De laatste, eindelijk, zit ook nog gevangen maar loopt het risico op een galei terecht te komen wegens het feit dat hij „zeer moetwillich oft cloeck moedich hem inden Rebellen oirloghs schepe heeft gethoocht ...”.

Wij vernemen ook nog dat beide Duinkerker dames van de soldaten en de jongens hebben vernomen dat de kapitein Remmer Leffers het vuur in het kruit van het schip heeft gestoken op drie plaatsen, waardoor het schip in de lucht is gevlogen en de overlevenden zo verbrand en gekwetst werden dat ze bijna onkenne-lijk waren.

Te Enkhuizen zou men eventueel de gevangenen tegen een losprijs hebben laten gaan, indien de vrouwen eerder waren gekomen. Beide dames merken daarbij met bitterheid op dat de reders te Duinkerke echter „te zeer het gelt sochten” en genoeg volk beschikbaar hadden om de gevangenen te vervangen en „hen te revengeren en van ghelycke te doene ...”.

Typische reactie en magere troost voor de weduwen!

Uit beide verhalen leren we in elk geval dat, naast onmenselijkheid en wreedheid, ook medelijden en hulpvaardigheid opbloeiden zelfs in deze tijd van genadeloze strijd op zee. In beide gevallen blijken onze Vlamingen zeker geen katjes te zijn geweest om zonder handschoenen aan te pakken. Stippen we nog aan dat, vooral na het Twaalfjarig Bestand, de Nederlandse kapiteins steeds meer weerzin gingen betonen tegenover het voetspoelen en de overwonnen vijand steeds minder het vuur in het kruit moest steken om aan een smadelijke executie te ontsnappen.

Op onze kusten was Jan Jacobsen een der laatsten die dit deden. Maar dat is een andere geschiedenis.

WALTER DEBROCK.

(1) Resolutie van 28 augustus 1587.

(2) Fonds Amiraute 60, farde 1605, informatie van 2 december 1605.

(3) Fonds Amiraute 60, farde 1606, informatie van 23 november 1606.

BUNDESMARINE



„ Interocéan ”

La première exposition internationale accompagnée de conférences portant sur l'océanographie et l'utilisation de la mer qui soit organisée en Allemagne, se déroulera du 10 au 15 novembre 1970 à Dusseldorf. Cette manifestation a essentiellement pour but de familiariser les participants avec les possibilités qu'offre une exploitation économique rationnelle des ressources de la mer.

„ Astrolabium ”

Le musée municipal de Brunswick a acquis ce précieux instrument d'astrologie, appelé astrolabium, qui, jusqu'au XVII^e siècle, permettait de résoudre par voie mécanique des problèmes d'ordre astronomique, géographique ou astrologique. Etalonné selon la loi de Ptolémée, il correspond à peu de choses près à notre sextant actuel et permettait de mesurer la hauteur des astres. Sur l'échelle de 29 centimètres de diamètre, on trouve reproduits des corps célestes et des astérismes. En outre, une boussole y est incorporée.

Flotte de réserve

Une flotte de réserve de 50 à 60 bâtiments est en voie d'élaboration. Actuellement elle se compose déjà de

- 2 bâtiments-école : le SCHARNHORST (F213), ex-sloop britannique du type Crane (1490 tonnes) et le GNEISENAU (F212), ex-destroyer-escorteur britannique du type Hunt (1050 tonnes),
- 4 ravitailleurs de flotille dont 2 pour vedettes rapides : le WESER (A62) et l'ISAR (A64), 1 pour dragueurs : le DONAU (A69) et 1 pour sous-marins : le LECH (A56) ; les trois premiers ont un déplacement de 2370 tonnes et le quatrième de 2460 tonnes,
- 6 dragueurs de mines côtiers du type Mercure français (362 tonnes),
- 6 dragueurs de mines portuaires du type Ariadne (85 tonnes), 1
- 6 bâtiments de débarquement,
- 1 remorqueur de haute mer,
- 2 ravitailleurs en eau potable.

Stanavforlant

L'escorteur rapide HAMBURG (D181) (3340 tonnes) fera partie du „Standing Naval Force Atlantic” jusqu'au 22 octobre 1969. Il prit la relève de la frégate „BRAUNSCHWEIG (F225) (2100 tonnes) le 26 juin dernier.

Fraternisation

Une délégation de la „Royal Naval Association Grimsby” invitée par la „Marinekameradschaft Büsum” vient de passer une quinzaine de jours dans la localité portuaire de la Mer du Nord.

Anniversaire

Le 20 juillet dernier on a célébré le 25^e anniversaire de la tentative de renversement du régime nazi par le mouvement de résistance Weisse Rose. Le Comte Stauffenberg et ses amis, dont l'Amiral Canaris, Chef de l'Abwehr, furent fusillés pour leur participation active à ce mouvement.

Affectation à l'OTAN

Les bâtiments suivants sont affectés à l'OTAN :

- 3 escorteurs rapides de la classe Hamburg (3.340 tonnes),
- 5 escorteurs du type Fletcher (2050 tonnes),
- 6 frégates de la classe Köln (1750 tonnes),
- 40 vedettes rapides,

- 53 dragueurs de mines,
- 6 patrouilleurs,
- 14 bâtiments de débarquement,
- 60 Starfighter F-104G,
- 6 Breguet Atlantic.

D'ici 4 ans viendront s'ajouter :

- 3 destroyers lance-missiles de la classe Lutjens (4000 tonnes),
- 1 escorteur rapide de la classe Hamburg (3340 tonnes),
- 18 patrouilleurs,
- 6 Breguet Atlantic.

Cet effort sera encore augmenté après la construction des 4 frégates du type 70.

Volksmarine

La République Démocratique Allemande dispose de la marine suivante :

- Frégates : 4 du type „RIGA ” (1600 tonnes),
- Dragueurs de mines :
 - 10 de la classe „KRAKE ” (650 tonnes),
 - 6 de la classe „HABICHT I ” (500 tonnes),
 - 6 de la classe „HABICHT II ” (550 tonnes),
 - 40 de la classe „SCHWALBE ” (50 tonnes).
- Patrouilleurs :
 - 6 du type „HAI ” (370 tonnes),
 - 16 du type „SO1 ” (250 tonnes).
- Patrouilleurs côtiers :
 - 45 de la classe „DELPHIN/TUMMLER ” (50 tonnes),
 - 48 de la classe „SPERBER ” (75 tonnes).
- Vedettes lance-missiles : 12 du type „OSA ” (200 tonnes).
- Vedettes lance-torpilles :
 - 18 du type soviétique „P6 ” (75 tonnes),
 - 4 de la classe „SEETEUFEL ” (150 tonnes),
 - 6 de la classe „FORELLE ” (75 tonnes),
 - 33 de la classe „ILTIS ” (30 tonnes).
- Bâtiments de débarquement :
 - 6 de la classe „ROBBE ” (600 tonnes),
 - 12 du type „LABO ” (300 tonnes).
- Bâtiments logistiques :
 - 3 de la classe „RIEMS ” (1000 tonnes),
 - 3 de la classe „RÜGEN ”.
- Bâtiments Dépôt-Atelier : 7.
- Poseur de filets : 3.
- Remorqueurs : 7.
- Brise-glace : 2.
- Bâtiment pour plongeurs : 1.

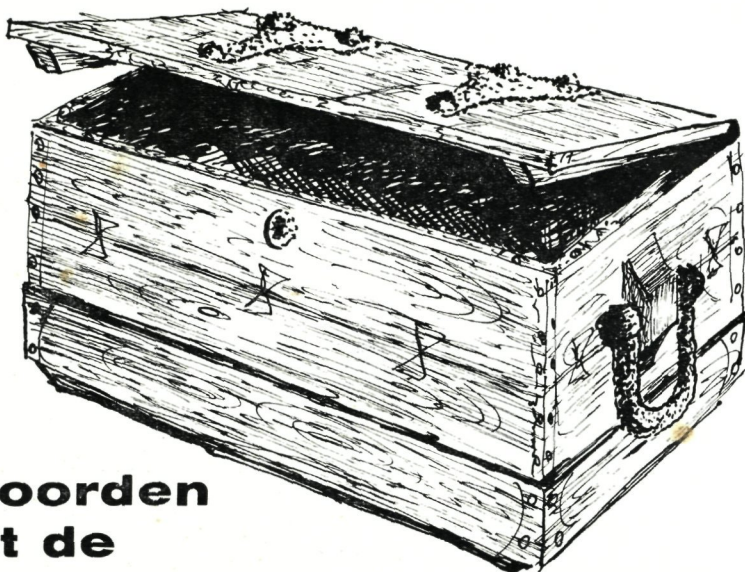
„ Dry-Ship ”

L'affaire de contrebande de la flotille de dragueurs norvégiens, qui était venue s'approvisionner en alcool et cigarettes à Kiel, a pris des proportions énormes. Une cinquantaine d'officiers norvégiens seraient compromis et provisoirement toute boisson alcoolisée a été interdite à bord des unités navigantes de la marine de guerre norvégienne.

Visite Américaine à Kiel

Le plus grand croiseur du monde, le „Newport News ” (17.000 tonnes, 218 mètres de long) de la 2e Flotte Atlantique a visité le port de Kiel durant le mois d'octobre.

j.d.r.



woorden uit de zeemanskist

j. dreesen

BOEGSPRIET

Houden we het bij een officiële definitie, dan is de boegspriet „een zwaar rondhout (mastboom) dat buiten de voorsteven in schuin opgaande richting uitsteekt, hoofdzakelijk dienende tot voorwaartse steun van de fokkemast en zijn stengen en tot het voeren van enige stagzeilen en derhalve een zeer voornaam bestanddeel van een schip van welke stevigheid en goede bevestiging de sterkte van heel het tuig afhangt.”

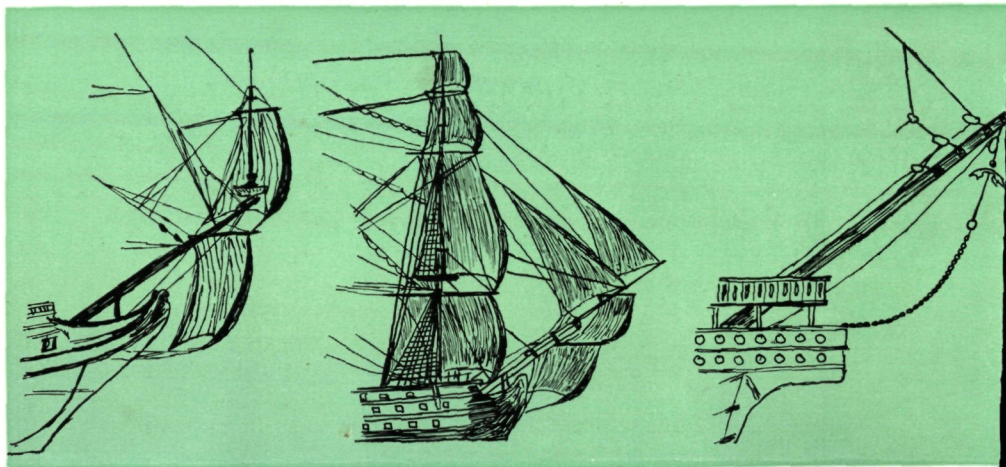
Deze definitie is echter betrekkelijk jong, want de boegspriet groeide in de loop der eeuwen slechts geleidelijk tot wat nu de beschrijving ervan is. Aanvankelijk was het een rondhout dat voor het schip werd uitgestoken om dienst te verlenen bij het ophalen van het anker. Gebruikt met dit doel is de boegspriet waarschijnlijk zo oud als het schip. Reeds de Egyptenaren kenden de boegspriet. Dit blijkt uit twee afbeeldingen in de graf-tombe van Mehenkvete (grootvizier van farao Mentuhotep, 2.000 jaar voor Chr.), waarop schepen voorkomen die uitgerust zijn met een kleine boegspriet.

Nadien waren het de Romeinen die door de uitvinding van een klein voorzeil, de ARTEMON of BEZAANTJE - niet te verwarren met de BEZAAN van de achterste mast in latere eeuwen - de boegspriet een andere vorm en ook een ander gebruik gaven. Het was een naar voor hellende mast vlak achter de boeg waarvan een klein zeiltje werd gevoerd. Dit zeiltje was zeer belangrijk voor het manoeuvreren. Voor de wind werkte het als de staart van een weerhaan en voorkwam gedeeltelijk het gieren. Bij het vertrek was het een welkom hulpmiddel om het schip de wind te laten zoeken. Waarschijnlijk werd het mastje, handig door zijn schuine stand over de voorsteven, ook gebruikt om het anker op te halen.

Dit over de voorsteven hellende rondhout werd - mogelijkerwijze door contact met de romeinse koopvaarders - overgenomen door de zeevarenden van West-Europa. Het zeiltje verdween echter en het rondhout werd door hen gebruikt als bevestigingspunt van de voorwaartse maststeun en om het anker op te halen. Bewijzen hiervan komen voornamelijk voor op tekeningen, stadszegels en schilderijen uit die tijd. Zo geeft een muurschilderij uit de Højbykerk in Denemarken van ca. 1100 een schip weer uitgerust met een boegspriet waarop een vlaggestok staat. Op verscheidene stadszegels alle uit de 13de eeuw (Elbing 1242, Dover 1284, Sandwich \pm 1290) komen schepen voor met een schijnbaar ontwikkelde boegspriet. De vlaamse meester W.A. liet ons omstreeks 1470 een schilderij na waarop een KRAAK voorkomt die een ENTERDREG aan de boegspriet draagt (ENTERDREG is een anker met 5 à 6 vloeien gebruikt om op vijandelijke schepen te laten vallen). Volgens dit schilderwerk werd de boegspriet dus ook gebruikt bij de oorlog op zee.

Omstreeks die tijd - 15de eeuw - werd de boegspriet met WOELINGEN in het GALJOEN neergehouden maar rustte nog niet op de voorsteven.

Na eeuwen vergetelheid diepte Christoffel Colombus de uitvinding van de Romeinen terug op. Hij rustte namelijk de SANTA MARIA uit met een klein razeil dat onder de boegspriet werd gevoerd. Dit zeil noemde de BLINDE (omdat het een groot gedeelte van het zicht voor het schip onttrok). Het gebruik van dit, voor het manoeuvreren zeer handig zeil, verspreidde zich vlug in de loop van de 16de eeuw. De boegspriet die oorspronkelijk uitsluitend diende bij het ankerwerk had nu een driedubbele rol; ankerwerk, als steunpunt voor de stagen van de fokkemast en om het BLINDEZEIL te voeren.



la réserve - de reserve

OFFICIERS DE RESERVE

RESERVE OFFICIEREN

Nationale activiteiten

Twintig reserveofficieren van de Zeemacht, onder het bevel van LDV(R) H. Rogie, voeren uit met de MSC-Training M928 „Stavelot” tijdens het weekeind van 18-19 oktober. Het was de 6de en laatste trainingsprestatie van de sessie 1969. Het programma omvatte algemene oefeningen, nachtnavigatie, mechanisch mijnenvegen alsook het leggen en oppikken van danboeien.

Na afloop van deze weekeindprestatie had aan boord een korte receptie plaats. In naam van ons hoofdbestuur en van alle reserveofficieren die aan de inschepingen deelnamen, werden Commandant Leenaert en mentor ILV-SBH Jacobs gefeliciteerd voor de wijze waarop zij de RO-bemanning steeds hebben bijgestaan. Als blijk van erkentelijkheid werd hun het wapenschild van onze vereniging overhandigd.

Association des Anciens de la FN de Bruxelles.

Vereniging Oudgedienden ZM - Brussel.

Nos chaleureuses félicitations à l'Association Bruxelloise des Anciens de la F.N., pour la merveilleuse réussite de leur Bal, et surtout pour le dynamisme du nouvel „AZIMUT”. Des articles variés, un bilinguisme efficace font maintenant de ce bulletin d'information une véritable revue. Bonne chance à l'équipe de rédaction... et bon recrutement!

Met veel genoegen ontvingen wij „AZIMUT”, het maandblad van onze vrienden uit „la Capitale”. Er schijnt dat men bij de redactie de vensters wijd open heeft gezet en er nu een frisse wind van vernieuwing binnenwaait. In het editoriaal, schrijft hoofdredakteur Guy Laloux inderdaad enkele harde waarheden. We kunnen eveneens met genoegen vaststellen dat het blad bijna volledig tweetalig is geworden. In ieder geval proficiat aan onze Brusselse vrienden en een warm welkomwoord voor mejuffrouw Colette Geerts in de redactieploeg!

Vereniging Oudgedienden ZM - Gent en omgeving.

De novembermaand is voor onze Artevelde-vrienden opnieuw een drukke maand geweest. Op 16 november jl., in het Chalet „DE MAALDE”, tentoonstelling van anemonen, koraal en Schelpen, gevolgd door een diaprojectie over de reis van de „DE MOOR” naar het Grote Koraalrif. Collega De Wachter en De Corte zorgden voor een aangepaste kommentaar.

Op 6 december jl. in het lokaal „t Lammeken” had traditiegetrouw het jaarlijkse Sinterklaasfeest plaats. De jeugdige gasten - waaronder een aantal weeskinderen - smulden hun buikje vol aan lekkere boterkoeken en chocolademelk. Het bezoek van de Goede Sint bracht vreugde, maar ook hier en daar wel een traantje.

Ook het feit dat de Gentse afdeling onze Oostendse Ibisjongens niet vergeten heeft, dient hier zeker vermeld te worden.

Vereniging Oudgedienden ZM - Antwerpen.

Tijdens de Breughelfeesten in het fort te Merksem werd er niet alleen aan eten, drinken en dansen gedacht, ook de sport vierde er hoogtij.

Onze Antwerpse oudgedienden hebben aangetoond dat ze ook op dit vlak hun (Zee)-Man kunnen staan. De Merksemse ploeg van postbeambten werden bij een voetbalmatch uitgeschakeld met 3-0. Terwijl tijdens de finale tegen het Gemeentepersoneel een eervol gelijkspel werd bekomen. Over de uitslag van de volleybalploeg zwijgen wij echter in alle talen.

Regelmatig komt Neptunus ter sprake in de rubriek „Roddelpraat” van de roerganger, op „Gele trui van Flash”, deze maal volledig „black-out”... misschien is de „tournée générale” uit Neptunus 4/69 daarvan de oorzaak.

Rond 1550 komen de eerste schepen voor met een vlaggestok boven op de boegspriet (de voorloper van onze huidige geusmast).

De evolutie ging echter verder en in de eerste helft van 1600 werd het luchtig galjoen, vóór de voorsteven, een uit rechte en fraai gekromde balken en knieën rond een platvorm samengesteld nest, waarin de boegspriet voortaan met woelingen van touwwerk werd neergesjord. Doordat de fokkemast nu een eind verder van de steven verwijderd stond kon de voet van de boegspriet die vroeger op zij tegen de fokkemast aan werd gelegd voortaan precies in de midscheeps worden geplaatst. Uit de vlaggestok op de boegspriet ontwikkelde zich een kleine mast, de BLINDESTENG, waaraan een nieuw razeil de BOVENBLINDE werd gevoerd (terwijl het blindezeil onder de boegspriet werd gevoerd).

Omstreeks 1700 kreeg het silhouet van het schip onderzeil een heel ander uitzicht door het gebruik van de stagzeilen voor de fokkemast. De blinde steng verdween. Zij werd vervangen door het KLUIFHOUT (of KLUIVERBOOM), een steng die in het verlengde van de boegspriet werd gestoken. De bovenblinde, die zijn mast kwijt was, werd nu onder het kluifhout gevoerd voor de blinde. Boven de aldus verlengde boegspriet werden de stagzeilen gevoerd. Deze driehoeken werden als het VOORSTENGSTAGZEIL gehesen langs het VOORSTENGSTAG tussen de boegspriet en de top van de MARSSTENG en als KLUIVER langs het VOORBRAMSTAG tussen het uiteinde van de KLUIVERBOOM en de VOORBRAMSTENG.

Op het einde van de 18de eeuw verdwenen blinde en bovenblinde. De masten kregen een BOVENBRAMSTENG en BOVENBRAMZEILEN. De kluiverboom werd op zijn beurt verlengd met een steng, het JAAGHOUT, waaraan een derde VOORSTAGZEIL werd gevoerd, de BUITENKLUIVER of JAGER. Hier bereikte de boegspriet zijn volle ontwikkeling. Het geheel van boegspriet, kluif- en jaaghout werd naar onder gestaagd door een WATERSTAG dat over een SPAANSE RUITER liep, terwijl het zijdelings gesteund werd door BOEGSTAGEN.

Eerst toen kreeg de boegspriet de definitie zoals we die nu nog kennen en het is onder die vorm dat we dit belangrijk scheeponderdeel nog dagelijks op onze nationale MERCATOR kunnen bewonderen.

Taalkundig zijn er met het woord boegspriet geen problemen. Het is ontstaan uit het woord BOEG en SPRIET met als middeleeuwse vormen BÔCHSPRÊT en BOOGSPREET. De vormen uit het engels BOWSPRIT; deens, BUGSPRYD; zweeds, BOGSPRÖTT, frans, BEAUPRE; spaans, BAUPRES, zijn aan het nederlands of het nederduits ontleend.

Vereniging Oudgedienden ZM - Limburg.

Graag gaan wij in op het verzoek van onze Limburgse vrienden en publiceren we onderstaande tekst.

De ZEEMACHT tentoonstelling te HOESSELT heeft de stoutste verwachtingen overtroffen voor wat de organisatie en presentatie betrof. We menen dan ook dat het onze grote plicht is van langs deze U allen bij de ZEEMACHT



Onze Oostendse "Ibis" kinderen op bezoek in Limburg

oprecht onze felicitaties en dank te uiten voor deze succesvolle onderneming. Als orgelpunt op onze tentoonstelling, was de aanwezigheid van onze „IBIS" kinderen die hier werkelijk binnen onze LIMBURGSE grenzen eens lekker verwend werden en wel gedurende TWEE DAGEN. Wij hopen dat onze kinderen ons dierbaar LIMBURG niet gauw zullen vergeten. Wij eindigen met veel sympathie voor hen die het beste van hun krachten hebben gegeven tot het welslagen van dat grandioos feest.

des nouvelles... nieuwsjes...

Commission d'avis

Vendredi 5 sept. 1969 parut au Moniteur Belge (no. 171) l'arrêté ministériel du 25 août 1969 „Création d'une Commission d'avis sur le programme des escorteurs" arrêté signé par les ministres de la Défense Nationale Mr. P.W. Segers et des affaires économiques Mr. E. Leburton.

La commission est chargée de suivre les travaux du Bureau d'Etude, de prendre les décisions nécessaires à la poursuite de ces travaux ainsi que d'émettre ses avis quant aux conclusions de l'étude.

La commission est composée du Chef d'Etat Major de la Force Navale, président, de trois représentants du Ministère des Affaires Economiques et de trois représentants du Ministère de la Défense Nationale, tous membres; elle comprend en outre, trois représentants du Bureau d'Etude qui sont assesseurs; le secrétaire est un officier de la Force Navale.

Cette commission peut constituer des groupes de travail restreints. Un membre de la Commission désigné par le président dirige, les travaux de chaque groupe de travail.

Carferries

Vanaf 1 januari 1970 zullen de carferries van de Oostende-Harwichlijn de hierna vermelde diensten verzorgen.

Afvaart uit Oostende (Carferry station) dagelijks te 9.25 uur.

Afvaart uit Harwich (Parkeston Quay) dagelijks te 15.30 uur.

Duur van de overvaart 4.45 uur.

Aan boord van deze carferries mogen zowel de reizigers met als deze zonder voertuig inschepen.

de zeemacht... in beeld... la force navale.



Van boven naar beneden :
Tijdens een plechtigheid in oktober jl., nam CPC. V. Segart het bevel over van het Smaldeel der Diensten en het Kwartier Generaal Mahieu, in vervanging van CPC. T. Nevens.

In dezelfde maand nam CPC. T. Nevens het bevel over van het Smaldeel Kustmijnenvegers in vervanging van CPC. Marin.

De bemanning van de MSC CHARLEROI was op 30 oktober jl. te gast bij de ACEC-fabrieken te Charleroi.

De haut en bas :
Lors d'une cérémonie ayant eu lieu en octobre dernier, le CPC. Segart a pris le commandement de l'Escadrille des Services en remplacement de CPC. Nevens.

Le même mois le CPC Nevens reprenait le commandement de l'Escadrille des dragueurs côtiers, en remplacement du CPC Marin.

L'équipage du MSC CHARLEROI a été l'hôte des ACEC-Charleroi, le 30 octobre dernier.

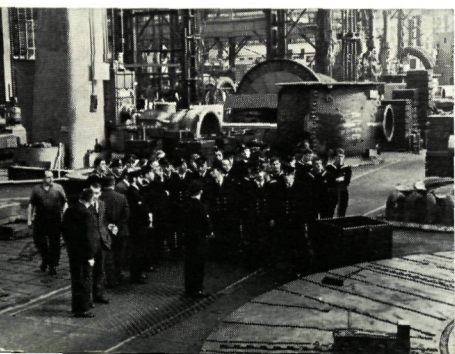
Van boven naar beneden :
Bij de Logistieke Groepering werden tijdens een plechtigheid een aantal MSC 's overgedragen aan de Griekse Koninklijke Marine.

Commodore L. Lurquin, tijdens zijn toespraak ter gelegenheid van de overgave van bevel van de mijnbestrijdingsschool, links van hem CPV. Van Schoonbeek, rechts, de nieuwe directeur Kapitein ter Zee (SD) A. Lok. (K.N.M.) De volledige Staf Officieren en onderofficieren leraars en administratief personeel van de Mijnbestrijdingsschool.

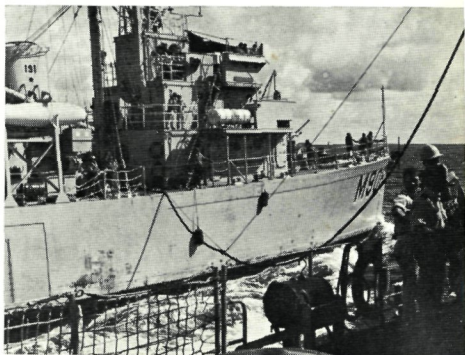
De haut en bas :
Quelques MSC's ont été transférés à la Grèce, lors d'une cérémonie ayant eu lieu au Groupement Logistique.

Le Commodore L. Lurquin prononçant son allocution à l'occasion de la remise de commandement de l'Ecole de la guerre des Mines. A sa gauche le CPV. Van Schoonbeek, à droite, le nouveau directeur Kapitein ter Zee (SD) A. Lok. (KNM)

L'Etat Major, Officiers et sous-officiers instructeurs ainsi que le personnel administratif de L'Ecole de la guerre des Mines.



.. en images...



Van boven naar beneden :

Door Kapitein-ter-Zee J.Pesch, werd de trofee voor het beste schip uitgereikt aan LTZ.Bocher, Commandant van de MSC HEIST en aan VTZ 2ekl. Duhamel, Commandant MSI DINANT.

Bij de Logistieke Groepering werden enkele afzwaaiende matrozen bedacht met het militair brevet van goed chauffeur.

De haut en bas :

Le Capitaine de Vaisseau J.Pesch a remis le trophée des meilleurs navires au LDV. Bocher, Commandant du MSC "HEIST" et au EDV 2 cl. Duhamel, commandant du MSI "DINANT"

A l'occasion de leur démobilisation, quelques matelots du Groupement Logistique se sont vu accorder le diplôme de "Bon Chauffeur".

Van boven naar beneden :

Transfer at sea-oefeningen.

Cabaret aan boord van de ZINNIA, met aalmoezenier Van Parijs als gastvedette... de boog kan niet altijd gespannen staan.

Het redactiekomitee van het bedrijfsblad van de Logistieke Groepering "De Schakel"

De haut en bas :

Exercices de transfert à la mer.

Cabaret a/b du ZINNIA avec, en "vedette américaine" l'aumonier Van Parijs. Il faut se détendre !

Le comité de rédaction de "Le Maillon" périodique d'entreprise du Groupement Logistique.



EGUERMIN.

Remise de Commandement.

Le lundi 3 novembre a eu lieu à Ostende, la cérémonie de remise de commandement de l'Ecole de la Guerre des Mines, en présence du Vice-Amiral J.B. M.J. MAAS et du Commodore L.L.J. Lurquin, chef d'Etat-Major de la Force Navale.

Le Capitaine de Vaisseau P. Van Schoonbeek, appelé à d'autres fonctions à l'Etat-Major de la Force Navale, cède le commandement et la direction de l'école au Kapitein ter Zee (SD) A. LOK de la Marine Royale Néerlandaise, ancien directeur des études de cette école.

L'on sait que depuis 1965, l'Ecole de la Guerre des Mines à Ostende est devenue une école belgo-néerlandaise ; l'enseignement spécial qui y est dispensé, s'adresse aux marins de Belgique et des Pays-Bas. l'Etat-Major y est composé d'instructeurs belges et hollandais.

L'école accueille en outre un grand nombre d'élèves des autres marines de l'OTAN ; chaque année, environ 14 escadrilles de dragueurs étrangers y passent 1 ou 2 semaines chacune.

Une petite équipe d'instructeurs américains renforce le staff en permanence, tandis que la Bundesmarine y détache occasionnellement des instructeurs de son école d'armes sous-marines.

Véritable plaque tournante de l'enseignement de la lutte contre les mines on y entend parler le français, l'anglais, le néerlandais, l'allemand, l'italien, le portugais, le norvégien et le danois.

Cette cérémonie marque aussi que, pour la première fois dans l'histoire des marines des Pays-Bas et de Belgique, la direction d'un établissement militaire, situé en Belgique, sera confiée à un officier de la Marine Royale Néerlandaise.



La cérémonie de remise de commandement de l'Ecole de la Guerre des mines.



Le Capitaine de Vaisseau P. Van Schoonbeek et le nouveau directeur Kapitein ter Zee (SD) A.C. Lok.

SYMPOSIUM 69

Symposium 69 des officiers spécialisés dans la guerre des mines, des marines des Pays-Bas, de Belgique et d'Allemagne (RFA).

Du 29 au 31 octobre s'est tenu, à l'Ecole de la Guerre des Mines à Ostende, le 2ème symposium réunissant les officiers spécialisés dans les problèmes de la guerre des mines des Marines d'Allemagne Fédérale, des Pays-Bas et de Belgique.

Tous ces officiers ont acquis leur spécialité à l'école de la Marine des Pays-Bas, de 1955 à 1965, et à l'école de la guerre des mines d'Ostende, depuis qu'elle dispense cet enseignement à ces marines.

Sur les 76 officiers formés dans cette discipline, 36 participèrent au symposium 69. Il est intéressant de noter que de ces 76 officiers, 15 appartiennent à la Bundesmarine, 18 à la Force Navale et 48 à la Koninklijke Marine.

Ce symposium, qui a lieu tous les deux ans, traite de l'évolution des moyens et méthodes de la lutte contre les mines et de ses conséquences.

A cette occasion, le Capitaine de Vaisseau P. Van Schoonbeek, commandant-directeur de l'école, a réuni autour de son état-major d'instructeurs, des conférenciers particulièrement qualifiés dans ce domaine : les Kapitein ter Zee SD. A. LOK et J.H. MENDELS, le Korvetten Kapitan H.A. DÖRFER, Monsieur l'ingénieur D.J. de BOER, les Lieutenant ter Zee 1e Kl. F. BERTIJN, F. GOOTE, J.A. ZOETHOUT, E.J. FRASER, le Capitaine de Vaisseau P.L. VAN DYCK, le Capitaine de Corvette J.P. PAJOT, le Lieutenant de Vaisseau J. VERHOEST.

Caractéristiques des futurs escorteurs de la Force Navale.

Longueur h.t. :	± 100 m.
Largeur :	11 m.
Tirant d'eau :	5 m.
Déplacement „ Washington ” :	± 1.500 T.
Vitesse maximum :	28 nd.
Vitesse de croisière à atteindre sur Diesels ou turbines :	20 nd.
franchissable à 18 nœuds sur Diesels ou turbines :	3.000 milles marins

Distance

1 hélicoptère léger embarqué.

Armement : 1 canon de défense contre objectifs en surface et aériens.

2 canons de défense anti-aérienne.

Torpilles hélicoptères et tubes-lance-torpilles.

Emplacement prévu pour missiles.

Equipage : ± 140 hommes.

Mission : Participation, dans le cadre de l'OTAN, à la défense anti-sous-marine des voies maritimes, dans le sud de la Mer du Nord, la Manche et leurs approches.

Nombre de navires à construire : 4.

beweging van onze schepen

OKTOBER

Gedurende de maand oktober meren ZINNIA, BREYDEL en TRUFFAUT af te San Juan, te Martinique en te Trinidad ; 3 november is de vooropgestelde datum voor het rendez-vous met de VAN HAVERBEKE, die na haar herstelling te Lissabon achtereenvolgens te Malaga en te Casablanca heeft aangelegd. De GODETIA bewaakt immer de visserijgronden tegen al te ijverige schippers. Zij legt aan te Bergen en te Erbjerg. Bij haar terugkeer legt zij van 25 tot 29 oktober aan te Antwerpen ten einde de funktie van spreekgestoelte te vervullen voor de geplande perskonferentie.

Het SQUAD 124 vervult het squad 124 haar opdracht Degaussing Brest, gepaard gaande met een Visitex aan dezelfde havenstad. Op 17 oktober ver-voegen zij Oostende.

De VEURNE kruist van 6 tot 17 oktober rond in de wateren omtrent Den Hel-der, waar zij deelneemt aan een Nato-oefening.

Nog immer op oceanografische zoektocht kruist de MECHELEN in de wateren van de Middellandse Zee, en doet zij achtereenvolgens La Spezia, Bastia en Vigo aan .

Minder bedrijvig dan gedurende andere maanden ligt de ZENOBE GRAMME, last but not least, van 14 tot 20 oktober in Vilvoorde ter gelegenheid van de feestelijkheden van de Brusselse Koninklijke Yachtclub.

liège dans l'eau... sous le soleil

„On n'sareût fé plaisir sins discomôder ” dit-on en dialecte à Stavelot. (Le plaisir que l'on procure à quelqu'un peut déplaire à d'autres.) Certes, en faisant les prévisions du temps du week-end des 18 et 19 octobre, monsieur Météo - qui n'en pouvait rien mais cependant - n'avait pas pensé que les yachtmén liégeois le voueraient aux gémonies.

Le soleil brillait sur Liège, ces jours-là... au grand plaisir des masses de spectateurs appuyés aux parapets des ponts enjambant la Meuse, ou agglutinés aux terrasses du Palais du Congrès, ou encore éparpillés le long des berges et des quais, attendant le spectacle haut en couleurs et en prouesses que leur avaient promis les organisateurs du week-end nautique. Nul vent, nul souffle, nulle brise „même légère ” ... et c'est précisément sur ce point que divergent les appréciations des participants.

Conditions atmosphériques idéales pour le pilote de l'hélicoptère de la FN, qui survola le ruban de Meuse sans dériver des routes qu'il s'était tracées, pour les paras et les hommes du centre d'instruction du génie dans leurs exercices de repêchage rapide par dinghies ou de sauvetage par hélicoptère pour les commandos, dans leurs descentes en rappel, démonstration qui malheureusement fut ternie par l'accident survenu au Lieutenant... à qui nous souhaitons un prompt rétablissement.

Temps idéal encore pour les „mordus ” de canoës, périssaires et kayaks, et pour les skieurs nautiques défilant comme des soldats à la parade.

Par contre, le Commodore du Yachting Club de Liège eut beau implorer Eole pour qu'il accorde aux équipages des voiliers une petite risée, voire même une „brissette gentille ” ... ce fut en vain. C'est par un vrai temps de demoiselles que plus de cent vauriens, quatre cent vingt et autres caravelles ... toutes voiles dehors... nagèrent à l'aviron ou à la godille du pont de Fragnée à l'île monsin, sur une Meuse qui ne consentit à friser ses vaguelettes qu'au passage des „motorisés ” de l'Union Nautique.

Indifférente à ses clapotis, assurée de son succès, la mini-flotille des 3 vedettes de la Force Navale, renforcée par celles du Corps des Cadets de Marine (sections liégeoise et bruxelloise), passa par le travers du Palais des Congrès avec autant d'allure que les flotilles de dragueurs, lors de la parade navale du 20 juillet à Ostende.

La veille, ces mêmes vedettes, équipages alignés sur le pont, avaient „encadré ” une cérémonie - présidée par le Capitaine de Frégate Liénart - toute de grandeur dans sa simplicité, de remise de grades et de citations aux méritants des sections liégeoise et bruxelloise du Corps des Cadets. Ce même samedi encore, la note folklorique était donnée à l'initiative des Anciens de la Force Navale de Liège.

En présence, en particulier, de Mesdames Truffaut et Jacquemin, Tchanchès, revêtu d'un uniforme de Quartier Maître de la Force Navale, portant crânement le béret au ruban de GEORGES TRUFFAUT (Commandant Jacquemin), reçut l'aubade de l'harmonie de l'Aéro-Navale française et fut harangué en dialecte liégeois par un ex-officier de la Force Navale.

r.p.

**A TCHANTCHES CWARTI-MESSE DEL FWECE
NAVALE**

Ey, fré Tchantchès, qui va t' la gaye
Divins t' uniforme di marin
A Lidje n'a nouk qui dirait maye
Qui c'moussemint la ni t' va nin bin.

Louk les ancyns del Force Navale
Djalot di tes êrs di moncheu
I s'règadjri tins, reute a balle
Po quéqu'-z-anneyes d'vins les cols bleus.

Di Djud'la Mouse totes les bacèles
Tot' riloukant d'in êr calin
Passant to chal, diront int-z-èles
Qué bê valet, qui m' ahaye bin !

Dji vous dedja qu'ti-t-recresteye
E qu'ti prind des-z-êrs di milôrd
Les djins d'mér n'ont-i nin, esse vreye
On nozé poyon d'vin chaque pôrt.

Tchantchès, Tchantchès, ni t'monte nin l'tiesse
Coula t' freu piède li cervê
A Dju d'la Mouse n'asse nin Nanesse
E l' pôrt di Lidje n'est-c'nin l'pu bê ?

E nosse marine t'as sur ti plèce
N'avangne nin totes tès quâlitès
N'z avans des cour, n'z estang-st-ognesse
E surtout n'zin-mans l' liberté.

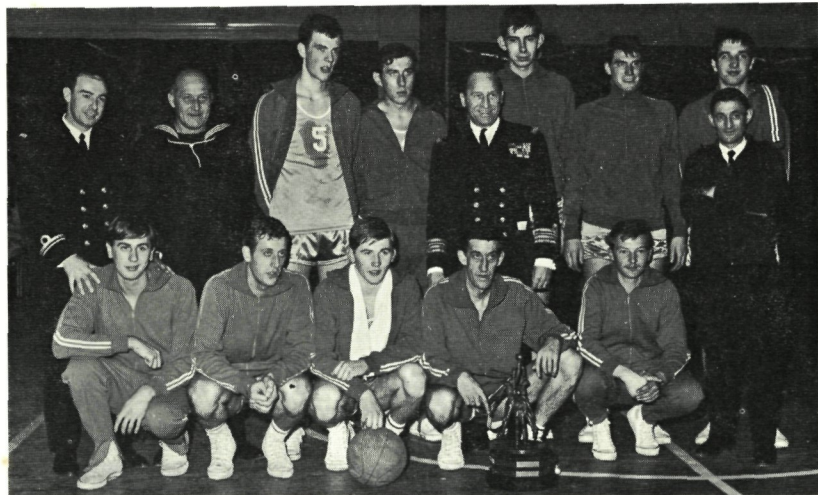
L'marin comme twè in-me bin dè rire
E dè tchanter si p'tit boquet
E puis, n'a-ti mesâhe del dire,
Qui beût volti n'gotte di pequet.

Avou twè l' marine èst sâveye,
Djel brès bin hôtt, la, sins façon
Ka, tes côps d'tièsse epwèzoneye
F'ront bin pu d'bru qui nos canons.

R. PRIGNEAUX.



laatste minuut... dernière minute



Zeemachtbasis Oostende, kampiceen 1969

Het wordt nu zo stilaan een traditie dat onze Zeemacht het Nationale Militaire kampioenschap basket-ball en meteen de wisselbeker "Maurice Chavagne" in de wacht sleept. Ook dit jaar - en voor de vijfde maal - werd een overwinning behaald door onze marineblauwe jongens tegen het 4e bataljon TTr. en dit met 88-60 ! Hartelijke gelukwensen

La Base Navale d'Ostende championne 1969

Cela devient lentement mais sûrement une tradition ! La Force Navale gagné le championnat militaire national de basket-ball et du même coup le challenge "Maurice Chavagne". Cette année encore, pour la cinquième fois, nos gars en bleu marine remportèrent la victoire contre le 4e bataillon TTR avec le score de 88-60. Cordiales félicitations.



1e Matroos J. Piers

Tijdens het korpsfeest van de Logistieke Groepering, werd de heer Senator Jan Piers, Burgemeester van Oostende, tot ere-1e Matroos bevorderd.

1er Matelot J. Piers

Le Bourgmestre Jan Piers a été promu 1er Matelot honoraire, lors des fastes du Groupement Logistique.

ereabonnementen

abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef
des forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de
la Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghs,
Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein res Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon Herremans, Stene
Le Capitaine de Frégate hon Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res Ludwig, Woluwé
St.-Lambert
Korvetkapitein res Bekaert, Oostende
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
Berchem
Le Lieutenant de Vaisseau 1 cl. res Thibaut,
Dinant
Luitenant Ter Zee 1 Kl res Verrees, Turnhout
De Muziekkapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du
Corps des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, St. Kruis
Club Officiers, Merksem
Wardroom ZINNIA, A961
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD ANTWERPEN
Le Commandant d'aviation Van Obergen,
Klemskerke
The Office of the Naval Attache-American
Embassy, Brussels
Verbroederling Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Dien-
sten
Tabagie Onderofficiers, Comservost
Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
Tabagie Onderofficiers Comienav
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden,
Brugge
L'administration communale de Verviers
Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant
Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale de Huy

Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Malmédy
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en
Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Lokeren
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
Het gemeentebestuur van St.-Kruis
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van M echelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etter-
beek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Pouillet, Uccle
Madame Truffaut, Liège
Madame Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinelle
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation,
Bruxelles
Bibliothèque Centrale de la Province de
Brabant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaarbeek
De Heer Elslender, Pulle
Monsieur Latinis, Woluwé St.-Pierre
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Lim-
burg - Mr. Derwae
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonet, Couillet
Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
Antwerpen
N.V. Armement Deppe S.A., Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
Monsieur Neufcœur, Ganshoren
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
De Heer Naudts, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus-
fabriek, Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
De Heer Werbrout, Antwerpen
De Heer De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven
Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
The General Stores Shipchangers Ostend -
Mr. Declercq
De Heer Konings, Gent
De Heer Knuts, Zuun
N.V. Cockerill Yards, Hoboken
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles
De Heer Van Hyfte, Oostende

De Heer Vandenbroecke, Bredene
 Monsieur Marsigny, Dinant
 Monsieur Bouillet, Limal
 The North Sea Yacht Club, Oostende
 De Heer Ouaghebeur, notaris, Oostende
 De Scheepsbouwwerven Boel & Zonen, Temse
 De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
 wezen, Oostende
 N.V. Verenigde Energiebedrijven van het
 Scheldeland - EBES - Oostende
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Vleurinck, Destelbergen
 P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
 De Heer Dubois, Gentbrugge
 Caddy-Tailors, Oostende
 Ets. Sauté S.P.R.L. Schaerbeek
 De Heer Cools, Brugge
 Le Comité National De Propagande Maritime,
 Etterbeek
 N.V. Scandilaflex & The Roof, Wilrijk
 De Heer Gouwy, Oostende
 Monsieur Decloedt, Ixelles
 Monsieur Schilling, Uccle
 P.V.B.A. Beeldens, Oostende
 L'association des Amis de l'école autonome
 de l'Etat, Ostende.
 De Heer Vanheste, Oostende
 Monsieur Longerstay, St. Gillis
 De Heer Carlier, Antwerpen
 Les établissements Brûlé, Schaerbeek
 Standaard Boekhandel Antwerpen

Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 General Engineering & Trading Cy, Antwerp
 De Heer Van Duyse, Gent
 Monsieur De Gheldere, Schaerbeek
 Monsieur Clébant, Ixelles
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
 Mercantile Marine Antwerpen
 Monsieur Beernaerts, Lasne
 De Heer Mannaerts, Leut
 De Heer Deroo, Gent
 De Heer Carton, Oostende
 De Heer Hosten, Oostende
 De Heer Van Caillie, Oostende
 De Heer Dautricourt, Knokke
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 N.V. Cogama, Herentals
 Monsieur Carly, Ixelles
 Restaurant "Koninginnehof" - Oostende
 Taverne Falstaff, Oostende
 Monsieur Gérard, Flémalle - Haute
 l'Association bruxelloise des anciens de la fn
 (bilingue)
 La Ligne des Vétérans de S.M. Léopold III -
 Sec d'Auderghem
 Hotel Wellington, Oostende

Afgesloten op datum van 30 november 1969.

Clôturé à la date du 30 novembre 1969



Cheque 008R37.

f.b. 450-

"SOCIETE GENERALE DE BANQUE"
 "GENERALE" BANKMAATSCHAPPIJ

OOSTENDE

contre ce cheque à l'ordre de :
 tegen deze cheque aan order van

Neptunus payer
 betaal

n° 40.07.79 - via CCP/PR 1755

la somme de :
 de som van :

Cent cinquante - honderd

vijftig

(abonnement 1968)

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE

Vereniging voor Officieren in actieve dienst

Association des Officiers en service actif

77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

Koninklijk Onderling Verbond Belgische Onderofficieren

Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de Belgique

77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

Beroepsunie der Belgische Onderofficieren

Union Professionnelle des Sous-Officiers de Belgique

102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102
Bruxelles 3 - Brussel 3

Vereniging voor Korporaals en Soldaten van België

Association des Caporaux et Soldats de Belgique

77, avenue Milcampsiaan, 77
Bruxelles - Brussel

JEUGDGROEPEREN - GROUPEMENTS DE JEUNESSE

Corps des Cadets de Marine - Marine Kadettenkorps

Section Bruxelles

265, rue Vanderkinderen, Bruxelles 18 Tel. (02)44.62.59
Base : Port de Bruxelles - Bassin Beco

Corps des Cadets de Marine - Marine Kadettenkorps

Section Liège

16, Quai de Rome, Liège - Tel. (04)52.96.64
Base : Port de Yacht

Marine Kadettenkorps

Afdeling Antwerpen

Greinstraat 23, Antwerpen

"SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES" VAN BELGIE -

"SEA - SCOUTS ET SEA - GUIDES" DE BELGIQUE

Nationale Directie - Direction Nationale

Et. Declercq J. Breydellaan 48, St.-Andries - Tel 050/177 53

Directie West-Vlaanderen

F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende - Tel. 059/701 47

Directie Oost-Vlaanderen

Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent - Tel. 09/23 94 94

Directie Antwerpen

M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem - Tel. 03/49 85 22

Direction Brabant

M. Landeut - 238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2 - Tél. 02/28 46 28

Direction des régions francophones

R. Pierard - 30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur - Tél. 081/280 50

* * *

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME

Baron Danislei 16, Antwerpen

* * *

VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOUTS

Nationale Directie

Frankrijklei 97, Antwerpen

Distrikt Kust

E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende

Distrikt Gent

J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent



neptunus 1969

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende 1 — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge — imprimé en belgique : chez imp. "de vuurtoren" tél. 059-751.32 à oostende — in belgië gedrukt bij druk. "de vuurtoren" tel. 059-751.32 te oostende